14e Année. — N° 643.

Le Numéro : 50 centimes.
Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 75.

14 Janvier 1911. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

ALEC CARTER, LE DRAGON = JOCKEY

Le dragon Alec Carter a été autorisé à monter comme jockey aux Courses d Nice, dimanche dernie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme. PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragees de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10' TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN en ayant soin de bien specifier : *Thyroïdine Bouty.*

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guerison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Vessigons, Engorgements des jambes, ***Suros*** Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

---

RELIGIEUSE guérit enfants urinant au lit. Écrire, Maison BUROT, nº 26 (Nantes).

LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

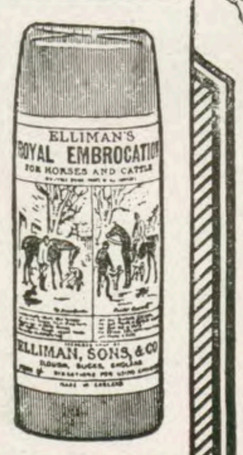
SONT SUPÉRIEURES A TOUTES LES AUTRES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

"CYCLES PANNETTON"

MORTEAU (Doubs)

ELLIMAN'S
Embrocation



ELLIMAN'S "ROYAL" EMBROCATION
pour les animaux.
Pour foulures, rhumatismes, courbe, suros, éparvin, éponge, capelet, molettes, contusions, chevauchées, meurtrissures, coupures, genoux couronnés, blessures de la selle ou du harnachement, maux de gorge, foulures chez les chiens, crampes chez les oiseaux, etc.

ELLIMAN'S "UNIVERSAL" EMBROCATION
a l'usage des personnes.
Pour rhumatismes, foulures, meurtrissures, lumbago, maux de gorge dûs au froid, rhumes de poitrine, bronchite chronique, crampes, maux de reins, courbature et fatigue du corps après exercice, etc.

ELLIMAN, SONS & Co., SLOUGH, ANGLETERRE.

En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

VOITURES A VENDRE

Dorénavant la Vie au Grand Air *publiera chaque semaine la liste, par ordre de puissance, des voitures à vendre signalées par leurs propriétaires à l'attention des autres lecteurs.*

Les demandes d'insertion doivent être adressées, 11, boulevard des Italiens, et accompagnées de la somme de 2 fr. par ligne.

9 HP Alcyon, 2 baq. pointe course, cap. acc. MARGALET, 6, rue de Jarente (4e). **1.500 f.**

10 HP Peugeot, 4 cyl. 1911, châssis livrable sous huitaine. CORBIN, 23, rue Desrenaudes, Paris.

12 HP Bayard, 4 cyl., coupé cond., int. lant., faces bout. acétyl. diss. B. R. C. TERRAT, Nog.-s.-M.

12-14 HP parf. état, 4.000 f. pièces de rech., 67, r. St-Dominique. Paris. **3.500 f.**

14 HP 4 cyl. mag. dble ph., ent. lat., cap. p. b. DESCHAMPS, 5 *ter*, rue Chalgrin (Etoile). Tél. 648-41. **2.900 f.**

14-16 HP landaulet taxi Brouhot. VERBECQ, 31, rue Dulong. **2.200 f.**

14-20 HP Renault 1907, d ph, revue à l'usine, état de neuf. Henri ROMBEAU, 5, rue des Parclairs, Le Perreux. **4.000 f.**

16-20 HP Lorraine-Diétrich, 4 cyl. mag, soupapes command. 1904, radiat. nouveau modèle. P. MENARD, 5, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris. **1.500 f.**

18-24 HP Peugeot 1907, double phaéton Fauras, revenue 21.000 fr., revue usine, nombreux accessoires. Photo sur demande. Léon JUILLET, rentier, Chalon-sur-Saône. **600 f.**

20-30 HP Renault légère, double berline cuir grand luxe, G. PAGNON, 91 *bis*, avenue des Ternes. Tél. 628-44.

24 HP Occasion unique, limousine Ducommun, 4 cyl., parf. état, access. HUARD, huissier, Reims. **1.800 f.**

24 HP Motobloc, limousine 1908, cardan, jantes amovibles, accessoires. CORNET, notaire, Blangy-le-Château (Calvados).

30 HP Léon Bollée, double phaéton, parfait état, accessoires. S'adresser 20, rue Brunel.

Demandes et Offres d'Emplois

La Vie au Grand Air *publiera dorénavant chaque semaine en petites annonces : "Offres et demandes d'emploi"*

Les insertions sont reçues 11, boulevard des Italiens, ou par correspondance accompagnée de la somme de 1 fr. 25 par ligne.

Demandes d'emplois

Jeune Anglais, ayant ent. connaiss. de la fabrication d'autos, demande emploi dans maison ou fabrique de 1er ordre. Parle français, allemand. Poss. hautes références. — B., 100, avenue Victor-Hugo, Paris.

On demande bons conducteurs avec caution pour taxis-autos, rue Emile-Allez, 3 (porte Villiers).

Offres d'emplois

La maison Gianoli, 26, boulevard Magenta, à Paris, cherche représentant expérimenté pour Paris et province salaire et commissions. Ne pas se présenter, écrire seulement avec références.

Brevets

Marques

Modèles

Procès

Weismann & Mari

Ingénieurs des Arts et Manufactures
Conseils en matière de Propriété Industrielle
Membres de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques

Tél. 111.16

PARIS (IXe)

90, Rue d'Amsterdam

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente au Palais de Justice à Paris, le 21 janvier 1911, à deux heures, en 5 lots, de :

1° Maison à Paris **BOUL. LATOUR-MAUBOURG, 9.**
Revenu brut : 25.000 francs environ. Mise à prix : 250.000 francs. 2° Terrain et Constructions
QUAI DE LA GARE, N° 25. Mise à prix : 95.000 francs.
3° Terrain et Constructions **QUAI DE LA GARE, N° 27.**
Mise à prix : 26.000 francs. 4° Terrain
RUE WATT, N° 11. Mise à prix : 20.000 francs.
5° Terrain à Paris **RUE WATT, N° 11.**
Mise à prix : 9.000 francs. S'adresser à MMes Leboucq, Delorme, Danet, avoués, et à Me Jacques Baudrier, notaire.

Vente au Palais de Justice, le 1er février 1911, à 2 heures. Salle des criées. En 5 lots :

MAISON A LEVALLOIS-PERRET
111, rue Gravel. Mise à prix : 190.000 francs.

MAISON A LEVALLOIS-PERRET
26, rue Martinval. Mise à prix : 200.000 francs.

PROPRIÉTÉ A LEVALLOIS-PERRET
109, rue Gravel. Mise à prix : 100 000 francs. Faculté de réunion pour ces 2 derniers lots.

Maison de rapport **128, BOULEVARD MALESHERBES.**
Mise à prix : 500.000 francs. Maison
1, R. PAUL-BOREL, ET 11, R. DAUBIGNY.
Mise à prix : 80.000 francs Renseignements : Mes Poinsot et Chain J., avoués; Père, not. au Greffe du Tribunal civil, et sur les lieux pour visiter.

TERRAIN rue des Entrepreneurs, 77 : 4 lots. Contes : 407, 381, 383 et 387 m. env. M. à p. : 61.000, 57.300, 57.600, 58.100 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. 17 janv. S'ad. Me Champetier de Ribes, not., 8, r. Ste-Cécile.

Vente au Palais, le 28 janvier 1911, à 2 heures.

TERRAINS A ASNIÈRES
Rue de Bretagne, 12, et rue de l'Embranchement, 5. Contenance : 674 mètres 87 centimètres et 292 mètres 98 centimètres. Mises à prix : 20.000 francs et 10.000 francs. Faculté de réunion. S'adresser à Mes H. Doyé et Johanneau, avoués.

Adjudication le 2 janvier 1911, au Palais, à 2 heures.

1° **UN TERRAIN** avec constructions **RUE MOZART** et rue Henri-Heine, nº 2 présumé, angle de ces deux rues. Mise à prix : 80.000 francs

2° **TERRAIN** avec constructions **RUE MOZART** et rue Henri-Heine, nº 4 présumé, derrière le précédent. Mise à prix : 7 [illegible].000 francs. Faculté de réunion. S'adresser à Mes Vallet et Joseph Chartier, avoués.

A vendre **DOMAINE DE MELLERAY**
situé commune de St-Denis-en-Val, à 2 h. de Paris, à 8 k. d'Orléans, comprenant : Château, Terres, Chasse très giboyeuse, Pêche [illegible] ce totale 480 hectares. Rev. 44.000 francs environ. S'adresser pour renseignements à Mes Michée et Beigneux, notaires à Orléans.

Maison à Paris **11, R. D'AGUESSEAU** Surf. 9 [illegible] 19 m. 20. R. b. 34.577 f 25 M à p : 500.000 fr. Adj s 1 ench. Ch. not. Paris, le 24 janvier 1911. S'ad à Me Crémery, n., 17, r. de la Ville-l'Evêque.

BENGALINE

Peinture Email Perfectionné

LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT

SAGE-FEMME Prend pens. à tte époque, consult. et MAZE (), 142, Boul. Magenta. P

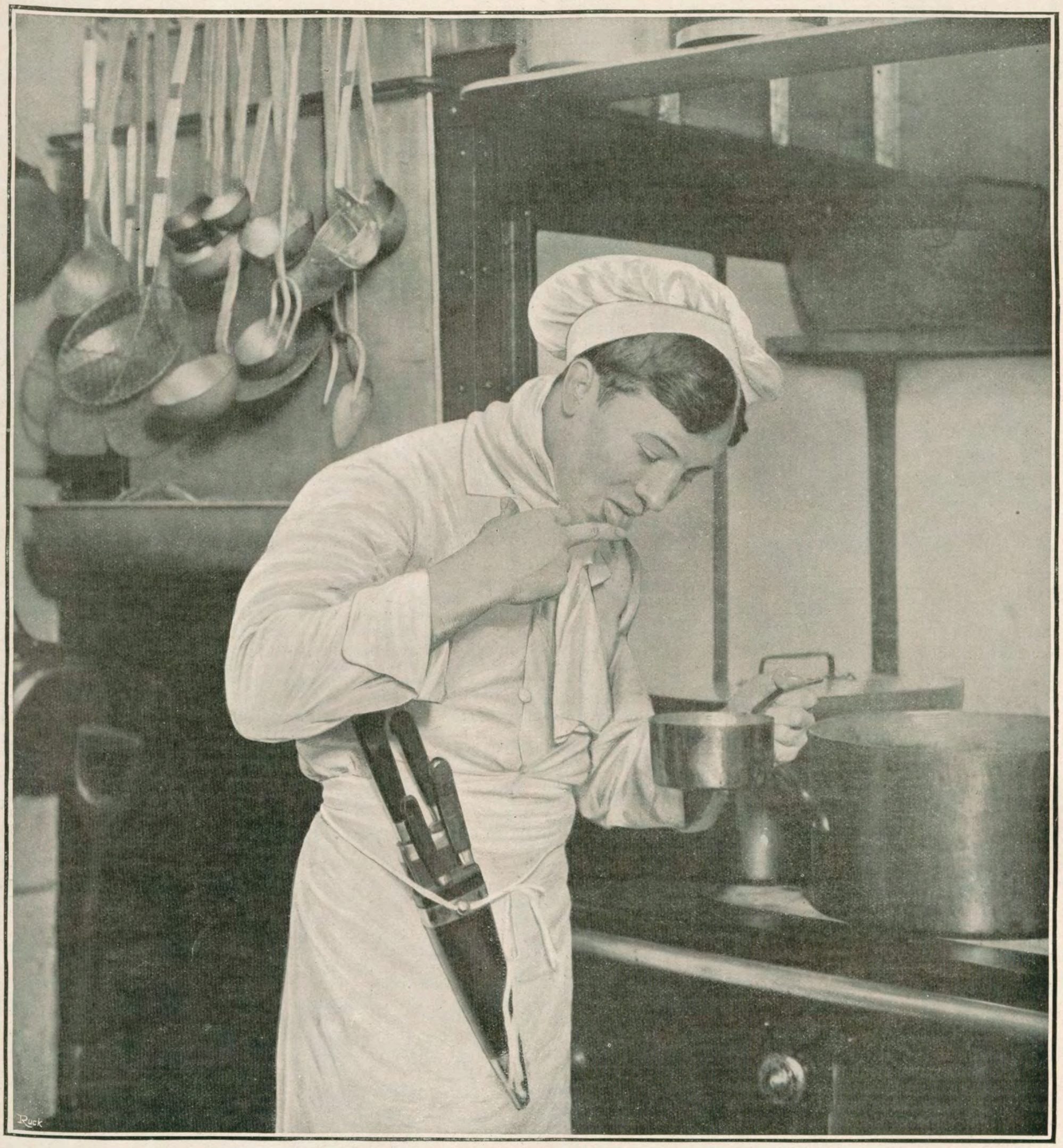
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, January 14th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

14 Janvier 1911 — N° 643
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.



LE CHAMPION DE BOXE CUISINIER, LEDOUX

Charles Ledoux, champion de France des poids bantam, cumule ses fonctions de boxeur avec celles non moins délicates de cuisinier. Il opère du matin au soir dans la maison René Rumpelmayer dont le directeur, très sportif, encourage d'ailleurs le travail pugilistique de son brillant employé. Ledoux rencontrait le 6 janvier le fameux bantam Anglais Johnny Hughes, qui ne put obtenir que difficilement la victoire aux points, malgré la puissance de ses coups.

Les Progrès du Football-Rugby en France

Par LOUIS DEDET

Nous avons demandé à Louis Dedet, l'ancien capitaine du Stade Français, qui est maintenant directeur du collège de Normandie, ce qu'il pensait de nos progrès en rugby. Il était intéressant de connaître l'opinion d'un des plus éminents précurseurs du football en France sur la première grande victoire internationale remportée par une de nos équipes

Les étapes historiquement parcourues, depuis le premier match international, en 1892, au Coursing Club de Levallois, depuis le premier déplacement en Angleterre d'une équipe représentative en 1893, jusqu'à la conclusion des rencontres de pays à pays et à la belle victoire du lundi 2 janvier 1911, nous les connaissons, ou bien elles mériteraient un livre, une épopée.

Mais quels sont les progrès accomplis par le jeu lui-même et la tactique, quels sont les défauts marquants encore, qu'il faudra s'attacher à faire disparaître, à atténuer au moins ; quelles sont enfin les espérances qui nous sont permises au lendemain du premier triomphe ?

D'abord, les progrès accomplis sont des progrès d'ordre physique. Si nous prenons une équipe type des premières époques du football, nous y rencontrons, avec beaucoup de jeunesse, une force prodigieuse cependant. Mais cette force musculaire n'est pas seulement gênée par une ignorance bien naturelle du jeu et de sa tactique ; elle manque aussi de *rapidité. La rapidité d'exécution*, grâce à une vitesse de course et une vitesse de mouvements, une agilité supérieure, voilà la première qualité physique dominante — et nouvelle — de nos équipes actuelles.

Le 2 janvier, presque tous les joueurs ont fait montre de ces qualités. Elles nous avaient déjà donné la victoire, la première victoire internationale, le 26 mars 1894, grâce à mon vieil ami Henri Amand, mais elle était alors exceptionnelle. Devenue commune, elle a permis à nos hommes de profiter victorieusement des moindres fautes de l'adversaire, des moindres occasions offertes. Voilà pourquoi l'équipe française a réalisé ce paradoxe de marquer plus que des adversaires qui, cependant, l'ont nettement pressée et dominée même durant la plus grande partie du match. Rapidité aussi précieuse dans l'attaque d'un Peyroutou, feintant deux fois pour marquer entre les deux poteaux, que dans la défense d'un Failliot soufflant l'essai sous le pied, sous la main, sous le nez d'un Ecossais très surpris.

Les débuts du Rugby en France. Nous autres, nous découvrions le rugby coup par coup. Naturellement, c'était un peu lent et hésitant. Que ceux qui ont connu les coups de pied, remarquables d'ailleurs, d'un Giroux ou d'un Duchamp se rappellent et comparent avec la merveilleuse rapidité d'un dégagement de Burgun, soit à droite, soit à gauche. Tous ces « petits » ont beaucoup plus d'expérience que nous en avions et la réaction appropriée, la réponse demandée se produisent désormais avec la rapidité d'un *acte instinctif*. Il est venu enfin ce moment pour lequel nous avons travaillé tant d'années et où le football, l'admirable rugby, est passé dans le sang. Ce sang vaut n'importe quel autre ! Il le fera bien voir.

Voilà pourquoi aussi nous ne voyons plus les belles mais vaines attaques individuelles d'autrefois. Chacun se sent, se voit suivi et le coup de pied de déplacement d'un Lane, mêmes'iln'amène pas immédiatement l'essai cherché, lance toute une meute et provoque une mêlée victorieuse sur la ligne du but adverse. Une attaque de trois-quarts trouve un Communeau pour la terminer.

Donc, conception infiniment plus rapide et homogène du jeu ; homogénéité par conséquent plus grande d'équipes, même composées d'éléments divers ; exécution groupée et en vitesse, voilà les trois grosses qualités acquises.

Il en est une quatrième due au grand nombre de joueurs et à la facilité de la sélection : le bon état physique, permettant les efforts collectifs d'ensemble et les efforts prolongés.

Les noms seuls des avants choisis l'autre jour nous promettaient une ligne capable de travailler dur et de bout en bout. Elle a eu deux courtes défaillances, explicables d'ailleurs. Mais le souffle, les poumons, les muscles étaient en bon état et on tint bon.

C'est là ce que nous ne pouvions pas toujours faire autrefois et ce qu'on ne faisait même pas il y a deux ans, il y a un an. Nous autres, nous prenions ce que nous avions et « ce que nous avions » n'était pas toujours très bien entraîné. Or il faut que ce soit une double règle absolue dans le choix d'une équipe nationale : 1° mettre sur pied des lignes qui ne soient pas dominées physiquement, en poids comme en force ; 2° éliminer tout homme qui a donné des signes de détresse physique durant une partie.

Il est remarquable que l'autre lundi, au cours d'un des matches les plus rudes, les plus constamment rudes qu'on ait vus, il n'y eut pas une minute d'arrêt, fût-ce pour le plus léger accident. Chance, dira-t-on. Peut-être, mais surtout bon état, n'en doutez pas, excellent état physique des trente équiqiers en présence.

Je crains d'avoir terminé la page des compliments. En résumé : nos joueurs savent certainement jouer, nous ne savions pas jouer ; ils peuvent jouer, nous ne le pouvions pas toujours, trop souvent dominés physiquement dans l'une ou l'autre de nos lignes.

Jouent-ils aussi bien qu'ils le devraient ou le pourraient ? Evidemment non. La perfection n'est pas de ce monde.

Quelques conseils utiles. Leur confiance, peut-être un peu exagérée, dans leurs qualités de vitesse les a entraînés à une tactique d'attaque très fructueuse, un peu trop exclusive cependant. Les arrêts sont généralement insuffisants, chez les joueurs parisiens surtout.

De plus, on néglige systématiquement certaines phases du jeu. Il y a quelques années, la mêlée surtout a souffert de ce dédain. Nous avons vu lundi qu'on avait enfin compris que sans une mêlée à toute épreuve, il n'y a pas d'équipe.

Mais la touche a remplacé la mêlée. On ne se doute pas de ce qu'elle est, ni des multiples ressources d'attaque qu'elle offre, non plus que des dangers qu'elle recèle. Le premier essai des Ecossais a été marqué dans des conditions honteuses pour notre équipe, sur une touche où personne n'a vu l'homme à marquer. Et ce n'est pas seulement à ce match que le fait s'est constamment produit d'une inutilisation absolue des touches. Sauf quelques rares exceptions, un Guillemin, par exemple, nos joueurs sont décontenancés à la touche.

Et s'il faut apprendre à arrêter un homme, nettement, sèchement, durement, il faut aussi savoir, c'est nécessaire, arrêter coûte que coûte, un ballon dribblé à terre. Je sais que les Ecossais dribblent terriblement bien : mon expérience sur ce point n'est pas d'hier. Mais vous avez vu comment ces mêmes Ecossais ramassaient en souplesse, et en vitesse le ballon roulant à terre. C'est ce que fait parfaitement chez nous un Vareille ; c'est ce qu'a appris à faire un Bruneau. Pourquoi les autres ne s'y entraîneraient-ils pas ? Question d'assouplissement, donc question d'exercice journalier.

Voilà le grand mot laché : exercice journalier. Demandez donc à un Failliot par quelle magie il s'est transformé au point d'être l'autre lundi l'homme le plus utile de notre équipe ? On comptait sur lui pour marquer et il a marqué. Mais il a fait beaucoup plus et mieux, à mon sens, il a empêché de marquer ; il a constamment et heureusement occupé sa place, au lieu d'être celui sur lequel on compte seulement pour une échappée, de loin en loin. S'il a été l'homme du jour, c'est qu'il a travaillé, quotidiennement. D'où Burgun, le plus parfait de nos trois quarts actuels, a-t-il acquis cette maîtrise, si ce n'est d'un travail opiniâtre constant ?

Aura-t-il des lendemains, ce premier succès ?

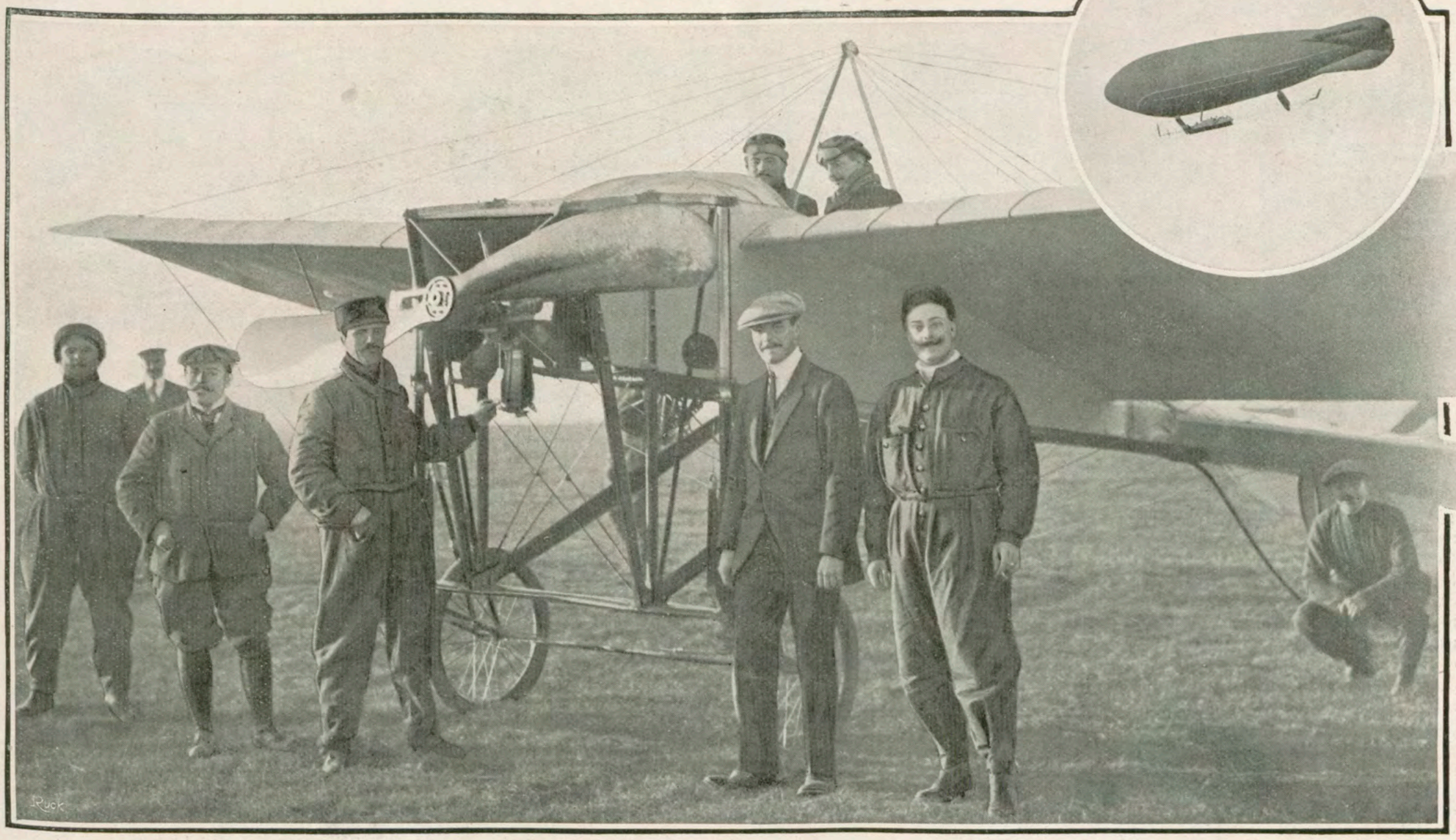
Oui, sans hésiter ; car il n'est pas une victoire de rencontre. Lundi, la partie a été l'expression même de ce que nous pouvons et savons faire. Le terrain et les conditions atmosphériques étaient contre nous. Quant à l'arbitre, dire qu'il nous favorisa, c'est nier l'évidence même et mentir impudemment ou parler de ce qu'on n'a pas vu.

La vitesse (les Zélandais nous l'ont enseigné) voilà la reine des batailles de demain sur les terrains de rugby. La piste et l'entraînement voilà où se prépareront les victoires. Mais cette vitesse n'est-elle pas comme un don national, surtout dans ce midi qui est en passe de devenir la pépinière de nos joueurs ? N'a-t-elle pas tenu en respect, il y a trois ans déjà, l'équipe mêmed u Pays de Galles, à Cardiff, dans un match auquel j'ai eu la joie d'assister et qui m'avait déjà fait concevoir les plus belles espérances ? N'a-t-elle pas, l'an dernier, mis en péril, dérouté durant quarante minutes, au Parc des Princes, l'équipe d'Angleterre ? N'a-t-elle pas dominé, cette même année, l'équipe d'Irlande ? N'avait-elle pas, même contre la Nouvelle-Zélande, permis de marquer quatorze points ?

Que l'on continue donc de la cultiver et avec elle les qualités d'attaque. C'est là, je crois, le secret des progrès obtenus et à obtenir encore, le secret des succès de demain. Mais qu'on n'oublie pas que la premièré loi, pour pouvoir utiliser la vitesse, c'est de n'être pas dominé physiquement. En avant donc, qu'on s'efforce encore de donner à la ligne du poids, mais du poids vif et de la force. En outre, qu'on se souvienne que si à chaque match, nos hommes « marquent » et même beaucoup, on marque plus encore contre eux. Que l'attaque donc ne fasse pas oublier la défense.

LOUIS DEDET.

UNE ORIGINALE EXCURSION



Alfred Leblanc emmène Jacques Mortane en monoplan.

A Pau, Alfred Leblanc a fait faire une pittoresque excursion dans son monoplan à deux places à notre collaborateur Jacques Mortane. En haut, leur excursion dans La Ville-de-Pau. Détail technique : monoplan Blériot.

Je suis heureux de pouvoir dire publiquement combien je suis reconnaissant au virtuose de l'air, Alfred Leblanc, de m'avoir fait obtenir le double baptême de l'air à Pau. Je crois d'ailleurs que c'était la première fois que pareil cross-country aérien était tenté. Partis de l'aérodrome Blériot, nous nous élevions de délicieuse façon, Leblanc me faisait faire une promenade, puis nous allions au hangar du dirigeable. De 200 mètres d'altitude, après un virage qui me donna un idéal frisson, nous piquions sur le dirigeable la *Ville de Pau*, sorti du hangar, et, avec une précision remarquable, le triomphateur du Circuit de l'Est passait à deux mètres à peine au-dessus. L'atterrissage se fit au milieu de l'enthousiasme des spectateurs, que l'habileté du pilote stupéfiait. MM. Kapferer, Roussel et Mugnier, nous conviaient aussitôt à une promenade dans leur beau dirigeable. Et après la vitesse qui étreint avec délice, nous connaissions la marche imposante de l'éléphant de l'air. La *Ville de Pau* est d'ailleurs avec les aéroplanes l'enfant gâté des Palois. Par leurs excursions au-dessus de la ville, au-dessus du château, de l'hôtel Gassion et du Palais d'Hiver, tous ces appareils constituent l'attraction de cette belle station d'hiver. Chaque jour, le dirigeable ou l'un des champions de l'air vient se faire admirer du public.

Notre voyage en dirigeable terminé, nous revenions au parc aérostatique où nous attendait le Blériot à deux places qui semblait un pur-sang à côté d'un vigoureux percheron. La foule se pressait autour de lui.

— C'est un biplan? me demande un indigène.

— Vous le voyez bien, lui répondis-je.

— Leblanc est venu pour vous ravir la Coupe Michelin ?

— Oh ! non, il a trop peur de moi.

Et 'Legagneux II, je me hissai à ma place avec la nonchalance d'un champion. Nouvelle promenade suivie d'un atterrissage d'une douceur invraisemblable. Et il ne me restait qu'un regret ; d'être déjà de retour, qu'un espoir : recommencer, qu'un désir : devenir aviateur !

JACQUES MORTANE.

Le départ au hangar du dirigeable.

Malgré l'état du terrain, le monoplan quittait aisément le hangar du dirigeable. Il s'élevait aussitôt à 300 mètres de hauteur.

Une visite aérienne.

Tandis que Leblanc et Mortane font une ascension en dirigeable, le fidèle monoplan attend leur retour pour réintégrer l'aérodrome.

CE QUE FUT L'ANNÉE SPORTIVE

Un coup d'œil en arrière ✓ L'année de l'aviation ✓ L'échelle des records ✓ Souvenir de Reno ✓ Que sera 1911 ? ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓

Les héros de 1910.

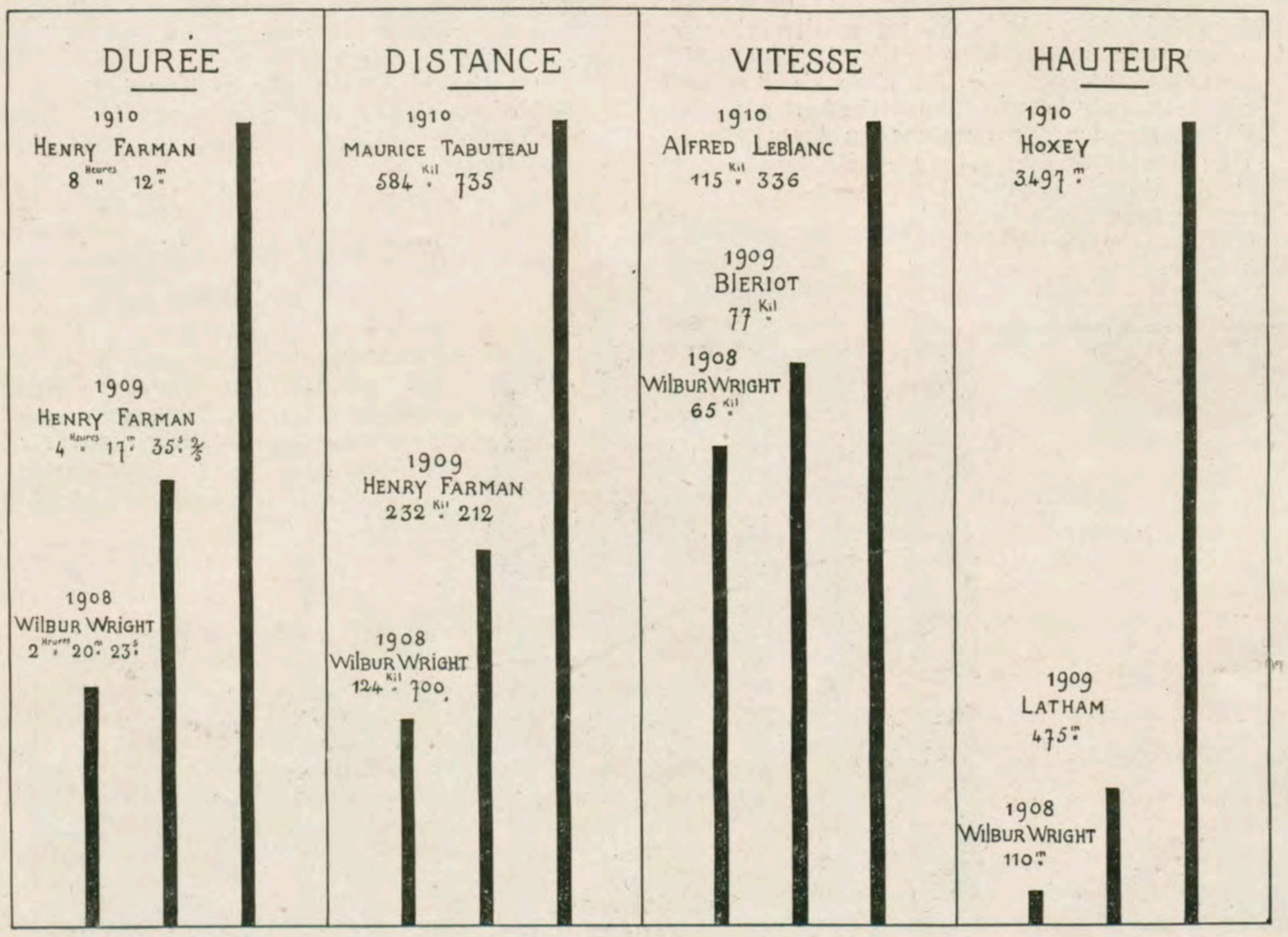
De gauche à droite, Leblanc, Tabuteau, Friol, Jack Johnson, Bouchard, Communeau, Childs.

L'ANNÉE qui vient de s'écouler fut, à n'en pas douter, l'année de l'aviation. Si 1909 nous avait déjà montré quel avenir s'ouvrait devant le nouveau sport, nous eûmes en 1910 l'impression que cet avenir était beaucoup plus proche que nous n'osions l'espérer. Si, nous sommes, il faut le reconnaître, bien loin encore de l'utilisation pratique de la locomotion aérienne, un nouveau terrain de sport, immense, indéfini, s'ouvre dvant nous, en même temps que la défense nationale trouve dans le plus lourd que l'air un merveilleux instrument, approprié, dirait-on, à l'audace, à l'indépendance et à l'esprit d'individualisme du caractère français. C'est donc l'aviation qui tiendra la grande part des chapitres de 1910 dans l'histoire sportive.

Deux noms dominent l'année entière, ce sont ceux des deux hommes qui se sont couverts de gloire dans les deux principales épreuves de l'année, avec hélas! des fortunes diverses : Geo Chavez et Alfred Leblanc. Ce dernier ne m'en voudra pas si je le nomme le second. Mais la carrière si brutalement tranchée du jeune aviateur péruvien fut à la fois si courte et si brillante, qu'il semble que son souvenir et celui de la traversée des Alpes, resteront la caractéristique de 1910, comme le nom de Blériot et la traversée de la Manche suffiront à caractériser l'année 1909 dans l'histoire de l'aéronautique.

Il reste à Leblanc assez de titres de gloire outre sa victoire dans la grande épreuve du *Matin* ou cinq fois sur six, il enleva la première place, ses deux courses superbes dans les deux Coupes Bennett, où on le vit sauter de la nacelle de son sphérique dans un rapide et arriver juste à temps pour prendre en mains le volant de son monoplan, suffiraient pour remplir la carrière de plus d'un sportsman. Après ces deux noms et tout de suite, il faut citer ceux de Paulhan avec la première épreuve au-dessus de la campagne, Tabuteau avec le plus grand vol sans escale, Wynmalen avec le premier prix de ville à ville. Il serait injuste d'oublier Legnagneux qui, successivement détenteur des records de la hauteur et de la durée, ne voit plus son nom figurer sur la liste des recordmen du 31 décembre. Mlles Marvingt et Dutrieu détentrices successives de la Coupe *Femina* apportent une note féminine dans cette liste des héros de l'air.

Les Records. Le diagramme que nous publions ci-dessous montre d'une façon très saisissante le bond formidable, fait par chacun des records de vitesse, de distance, de durée et de hauteur, du 31 décembre 1909 au 31 décembre 1910. Nous avons cru intéressant de rappeler en même temps, dans le même diagramme la position de ces mêmes records à la fin de 1908. On s'aperçoit tout de suite que le progrès fut plus considérable l'an dernier.



La progression des records en aviation.

Il n'y a guère qu'en aviation que la comparaison des records soit intéressante. Les échelles que nous donnons ici permettent de se rendre compte du saut formidable qu'ils ont fait à deux reprises.

Le record de durée, seul s'éleve à peu près proportionnellement. Il est sensiblement au 31 décembre 1909 le double de ce qu'il était en 1908 et de même pour 1910.

Mais le record de la vitesse qui était de 65 kilomètres en 1908, passe en 1909 à 77, soit une augmentation de 18,4 0/0 et arrive en 1910 à 115 kilomètres, soit 49,3 0/0.

Celui de la distance passe de 124 kilomètres à 232, soit 87 0/0 d'augmentation en 1909. Il s'accroît de 152 0/0 en 1910 en s'élevant à 585 kilomètres.

C'est le record de la hauteur qui fait le bond le plus formidable. Il passe de 100 mètres à 475 en 1909, soit un accroissement de 375 0/0. Il s'élève à 3.497 mètres à la fin de 1910, ce qui représente la formidable augmentation de 591 0/0.

Il serait injuste de ne considérer que ces chiffres pour se faire une idée des perfectionnements de l'aviation en ces douze derniers mois, mais ils donnent au moins une indication utile. Une courbe qui s'est aussi et bien tristement élevée, c'est celle des morts. Si 1908 ne vit qu'un accident mortel et 1909 seulement 3, nous avons à pleurer la disparition de 31 braves cœurs, qui ne battront plus au rythme de leur moteur sous le ciel bleu. Funeste rançon, hélas! obligatoire, de la marche du progrès.

L'automobile ne sort guère de sa torpeur en 1910, et la page resterait blanche si nous n'avions à mentionner le magnifique effort fait par nos chambres syndicales et qui aboutit à ce superbe Salon de Décembre.

Un autre événement sportif domine l'année 1910, c'est le match de Reno qui mit aux prises Jack Johnson et Jim Jeffries. Ce fut non seulement la rencontre pour le titre envié de champion du monde et les avantages pécuniaires qui l'accompagnent ; mais ce fut aussi la lutte de deux races dans laquelle la nôtre succomba, peu glorieusement il faut le dire, devant 20.000 spectateurs.

Le sport cycliste est plus florissant que jamais, les grandes épreuves classiques. Paris-Roubaix, Bordeaux-Paris, le Tour de France, ont comme à l'ordinaire remué les populations. La France a triomphé dans les Championnats du monde avec Friol et Parent. La victoire du premier eut été plus probante encore, si les agissements antisportifs des officiels allemands n'avait empêché les représentants de l'Allemagne de prendre part à l'épreuve. C'est encore une victoire française que nous eûmes à applaudir, malgré une coalition anglaise, dans le Grand Prix de Paris avec Nuage, monté par l'excellent jockey Childs.

Une enquête auprès de nos lecteurs. Nous terminerons cette vague étude en proposant une enquête à nos lecteurs. Nous leur demandons de bien vouloir nous écrire, en quelques lignes, leur opinion sur l'event de l'année qui attira le plus leur attention.

Nous serons heureux de connaître ainsi, par cette sorte de plébiscite, quel est le sport qui semble passionner le plus le public à l'heure actuelle. Nous prions donc instamment nos lecteurs de bien vouloir nous écrire. Nous publierons les réponses qui nous parviendront et nous donnerons le résultat de cette enquête que nous appellerons « L'enquête sur 1910. »

MARCEL VIOLLETTE.

UNE PUBLICATION SENSATIONNELLE

La Vie au Grand Air commencera dans le prochain numéro la publication sensationnelle des Mémoires de Jack Johnson, le champion du monde de boxe

DANS LE PROCHAIN NUMÉRO

MES MÉMOIRES

PAR

JACK JOHNSON

Le poing de Johnson.

Dans notre prochain numéro, nous commencerons la publication des Mémoires de Jack Johnson.

Nous avons déjà dit à nos lecteurs que nous leur réservions des surprises pour la nouvelle année. Nous avons l'habitude de tenir nos promesses. Et nous espérons que ce sera avec un vif plaisir que sera accueillie l'annonce du récit que nous allons commencer dans le prochain numéro. Nous publierons en effet

LES MÉMOIRES de JACK JOHNSON

Champion du Monde de boxe.

Il est inutile d'insister sur l'intérêt de cet ouvrage. La renommée de Jack Johnson est suffisamment établie, sa carrière assez passionnante pour que tous les sportsmen jugent comme il convient l'attrait de ces mémoires.

Jack Johnson raconte lui-même l'histoire de ses débuts jusqu'au jour où, par sa victoire sur Tommy Burns, il réussit à s'attribuer le titre de champion du monde. Il dit comment il est parvenu à s'imposer définitivement à l'attention du public, tout en ne montrant jamais sa valeur réelle. Grâce à ce procédé d'ailleurs, son record comporte un nombre relativement considérable de combats, les impresarii ne s'imaginant pas quel homme remarquable était le nègre. Il a rencontré tous les boxeurs de valeur depuis dix ans; aussi, ses mémoires présentent-ils un intérêt non seulement personnel, mais encore véritablement historique. C'est en effet l'histoire du ring de ces dix dernières années qu'il rapportera dans les prochains numéros de la *Vie au Grand Air*. Nous espérons que nos lecteurs nous sauront gré de ne pas avoir reculé devant le lourd sacrifice que nous nous sommes imposé, de façon à leur donner un récit qui dépasse encore en intérêt tous ceux qui ont paru jusqu'ici dans nos colonnes.

Nous avons confié l'illustration des Mémoires de Jack Johnson à l'excellent dessinateur Atamian, bien connu des lecteurs de nos diverses publications.

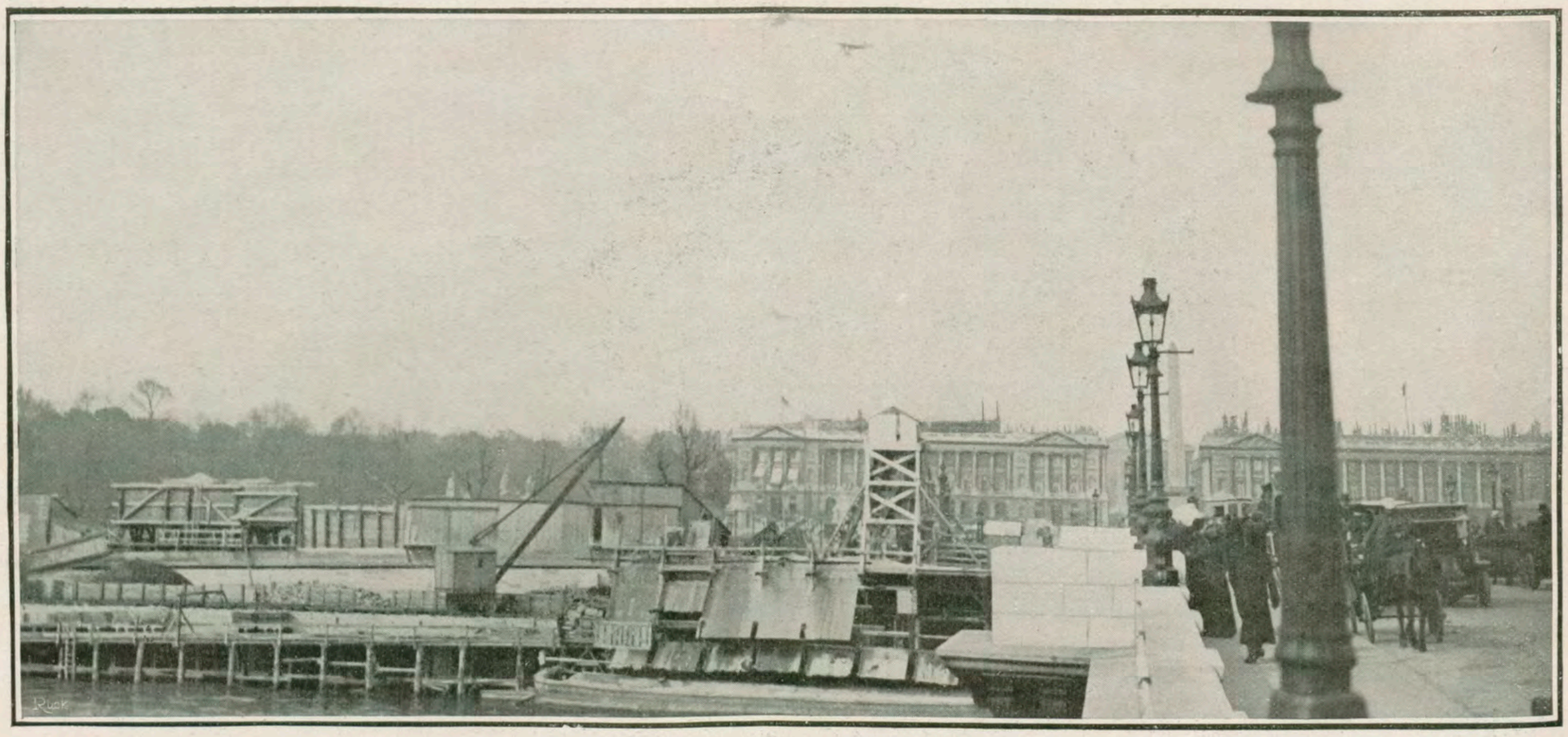
Les concours de *la Vie au Grand Air*. Nous avons également le plaisir d'annoncer que nous avons l'intention d'organiser au cours de cette année une série de concours selon une formule tout à fait nouvelle. Nous en reparlerons longuement dans le prochain numéro, mais nous pouvons dire d'ores et déjà que, tant par l'intérêt de ces concours que par l'attrait des prix qui y seront attribués, tous nos lecteurs seront heureux de prendre part à ces diverses épreuves.

Telles sont quelques-unes des nouveautés que nous réservions pour 1911. Nous avons d'ailleurs d'autres projets en vue que nous vous soumettrons prochainement. En ce qui concerne les articles, les rubriques automobile et aviation sont toujours confiées à MM. Marcel Viollette et H. Petit, boxe et cyclisme à Jacques Mortane, football à Jean Auger, hippisme à Stuart, sans oublier les études que nous continuerons à demander aux champions les plus réputés.

En terminant, nous annoncerons à nos lecteurs que la saison d'hiver nous permettant de consacrer moins de place à l'actualité, nous reprendrons la publication du *Petit Dictionnaire Sportif* que nous avions commencée l'année dernière et qui avait semblé profondément intéresser nos lecteurs. Ils nous demandaient de nombreux renseignements auxquels nous étions trop heureux de répondre. C'est ce que nous ferons encore cette année.

Pierre Lafitte et Cie.

MON VOL LE PLUS ÉMOUVANT [1]



Émile Dubonnet traverse Paris.

Emile Dubonnet accomplit la traversée de Paris, en monoplan, le 23 avril 1910. Il était le premier à rééditer l'exploit du comte de Lambert.

Nous continuons aujourd'hui notre enquête auprès des aviateurs. Les plus grands champions nous ont répondu en nous confiant les impressions qu'ils ont ressenties au cours de leur vol le plus émouvant.

Toutes mes expériences, depuis les premiers débuts pénibles et modestes, à Issy-les-Moulineaux, m'ont bien souvent procuré des émotions aussi fortes que variées : le premier petit bond, le premier tour en vol, le premier succès, un record, sans oublier le premier accident !

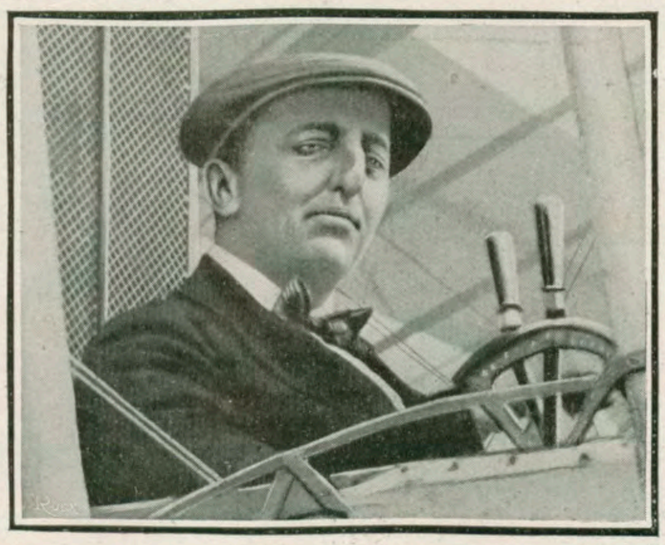
Mais mon émotion la plus forte, parce que la plus longue, ce fut peut-être un vol de quinze minutes seulement, qui n'est pas l'histoire d'un record, mais une simple tentative, au cours d'une série d'expériences à Monte-Carlo, en mars 1910, de faire le trajet de Nice et retour. Parti par une atmosphère calme, précédé de torpilleurs qui m'observaient, je fus pris en face du Cap d'Ail par un grain qui s'était abattu d'un seul coup sur la côte. J'étais cloué sur place par un vent de vitesse égale à celle de mon appareil. Mais si je n'avançais pas, je plongeais et rebondissais comme une balle suspendue à un caoutchouc. Plusieurs fois, mon biplan, prenant des inclinaisons terrifiantes, tombait brusquement jusqu'au ras de l'eau. Cramponné sur mon siège, je m'attendais à être précipité dans la mer. Puis, repris par un remous ascendant, j'étais projeté à 200 mètres en l'air, sans pouvoir modérer cette sarabande effrénée.

J'essayai vainement de virer pour fuir le grain ! Ce ne fut qu'après plusieurs tentatives que je me trouvais enfin, vent arrière, lancé à plus de 100 kilomètres à l'heure vers la baie de Menton, où je pensais trouver un abri relatif qui me permettrait de me jeter à l'eau en sacrifiant mon appareil à la grâce de Dieu !

Lorsque, soudain, en passant devant le rocher de Monaco, je trouvai une atmosphère plus calme, où n'entraient pas les sautes de vent que je fuyais. Quelle délivrance en plongeant sur le quai où je pus enfin atterrir !

A ce moment même, à Nice, la violence du vent était telle que tous les hangars en construction pour le meeting d'aviation qui se préparait, étaient jetés bas, comme des châteaux de cartes. J'avais eu pendant quinze minutes de vol, toutes les émotions désespérées de la peur, les reprises de l'instinct de conservation, le découragement des efforts inutiles jusqu'à l'atterrissage libérateur où je me retrouvai sur la terre ferme, trempé de sueur malgré le vent glacial, les bras meurtris, essoufflé, heureux néanmoins de m'être sorti de la bagarre sain et sauf, mais vexé que les éléments m'aient empêché de réaliser mon projet.

Henry Rougier.



Henry Rougier.

Après avoir été champion du volant, Rougier devint champion aviateur.

Henri Brégi.

Il fit une tournée triomphale en Amérique du Sud.

Là-bas, à Buenos-Ayres, les émotions n'ont pas manqué : il fallait montrer aux Argentins les progrès de l'aviation française inconnue d'eux. Après bien des incertitudes, des difficultés de moteur, je pus réussir les vols annoncés et aussi une promenade aérienne dans les environs de la capitale.

Quel voyage ! Perdu dans le brouillard, inquiet, ne sachant plus où aller, je retrouvai enfin le soleil après avoir décrit deux grands cercles. Alors, le rire me prit à la vue des bestiaux effrayés, courant dans tous les sens ; une fermière surprise laissait choir son seau de lait, un laboureur ébahi abandonnait sa charrue !

L'aviation avec passager a aussi ses gaîtés : un seul étranger veut s'auréoler d'un voyage aérien. Il est très crâne au départ. Je le monte à 50 mètres. Mon homme se cramponne aux montants, me serre avec les genoux, devient muet, pâlit, claque des dents : je touche terre... il était trop tard !!

Les femmes sont plus braves. Mon mécanicien prestement, serre les jupes avec une corde, coiffe d'une casquette la passagère qui, se retroussant, escalade le fuselage. En l'air, une voix câline s'exclame : « Encore plus haut ! encore plus haut ! quelle griserie ! » A la descente, plus de casquette, plus de chichis. Ils ont quitté la gentille tête pour s'accrocher aux tendeurs !

C'est moins désagréable que ma première chute dans un concours d'aviation. Avec un appareil flambant neuf, je pars chargé de 100 litres d'essence, serrant de près les concurrents à 70 à l'heure. Etant à faible hauteur, un remous me plaque dans les blés qui s'enroulent autour du châssis. Je me cramponne au volant en faisant un saut périlleux pour retomber à quatre pattes dans le champ. L'appareil se retourne et je vois la cellule arrière qui va m'écraser. Comme un lapin, je détale pour sauver ma peau ! Et, mélancoliquement, je contemple le bel oiseau blessé !

Henri Brégi.

Mon vol le plus intéressant, pour moi tout au moins, fut la traversée de Juvisy à La Ferté-

(1) Voir les nos 638 et 640.

Émile Dubonnet.

Dubonnet qui gagna le Prix de la Nature, *et fit le second un vol au-dessus de Paris.*

Arthur Duray.

Qui a abandonné l'aviation après avoir été victime d'une catastrophe.

René Thomas.

Qui eut un accident très grave à Milan en entrant en collision avec Dickson.

Saint-Aubin (Loiret), distance en ligne droite, 109 kilomètres — que j'effectuai en 1 h. 48 m. 54 s. 4/5, le 3 avril 1910, et par lequel je m'adjugeais le Prix du Voyage (100 kilom. à travers pays, en deux heures maximum). C'était mon premier voyage ; en cas de réussite, je devenais recordman du monde.

C'est dire qu'outre l'émotion inséparable du premier début, je n'étais pas sans éprouver une certaine appréhension, ne m'étant élevé jusqu'alors qu'à une cinquantaine de mètres au maximum. Cette appréhension se dissipa très rapidement quand je me fus équilibré à 200 mètres.

Mais j'eus ensuite une autre crainte, celle d'une erreur de direction. Je n'avais pas de boussole, car on croyait alors à son dérangement par le voisinage de la magnéto. Cette éventualité se réalisa. A un moment donné, je fus obligé d'atterrir pour demander mon chemin, près d'une localité dont, dans mon anxiété d'arriver en temps voulu, je ne songeai même pas à demander le nom. Je n'appris que par la suite que j'avais fait cet arrêt de deux minutes à 1 kilomètre au nord de Neuville-aux-Bois, légèrement à gauche de la route que je devais suivre. Ensuite, ce fut l'arrivée au point indiqué et la certitude de la réussite finale.

De ma traversée de Paris, la seconde en date, pendant mon vol Juvisy-Bagatelle, du 23 avril 1910, je ne vous dirai qu'une chose : les remous que j'eus à subir, notamment au-dessus de Notre-Dame, me causèrent un moment quelque inquiétude, mais je parvins assez facilement en somme à les maîtriser et à atteindre le but que je m'étais fixé.

E. Dubonnet.

Mon vol le plus émouvant ne fut en réalité qu'un vulgaire accident d'automobile. Je prenais le départ à Vérone, lorsque le fil transversal de l'avant des patins se prenait dans les grandes herbes et arrêtait l'appareil qui roulait à 50 à l'heure. Mon biplan capotait presque, j'étais vidé de mon siège sans avoir eu le temps de couper l'allumage. Je me relève en hâte, je bondis au contact, mais l'appareil s'étant remis en marche me renversait et l'hélice qui tournait à 900 tours s'enlisait sur mes reins. Puis l'aéroplane continuait à rouler dans le champ et c'est ce pauvre Chavez qui se précipitait pour l'arrêter. J'avais la cuisse tranchée, un rein déchiré, trois côtes cassées, le poumon perforé, le cœur déplacé, l'omoplate touchée et un morceau du bassin enlevé. Au bout de deux mois, j'étais rétabli !

Arthur Duray.

J'étais engagé à la semaine du Havre-Trouville avec Latham. C'était mon troisième meeting après Reims et Nantes. Je n'avais encore jamais volé par vent violent. Je voyais mes camarades partir pour la traversée de la rade de la Seine, et je rageais de ne pouvoir les suivre, car je n'avais pas l'expérience suffisante pour faire ce raid dans la tempête. Le second jour, je me décidai cependant. Je m'entendis avec Latham : il devait faire un tour, m'attendre et me montrer la route. Personne n'osait partir, étant donné le vent. Latham sort son appareil. Dès qu'il termine son tour, je me lance à sa poursuite, me tenant à sa hauteur, environ 500 mètres. J'étais odieusement ballotté. Enfin, je suivais Latham. J'arrive à Trouville, effectue cinq fois le tour de l'aérodrome et repars derrière mon ami. Mais quelle surprise ! je l'avais perdu de vue et me voilà livré à moi seul pour un voyage difficile. Enfin, je reprends confiance et suis la côte. J'aperçois des hangars, je m'approche, mais quand je suis au-dessus je m'aperçois que ce n'est point le champ d'aviation, mais les docks du Havre. Je recommence à chercher et je finis par trouver ma route. Mais pendant mes recherches, je ne m'étais pas rendu compte que moi, pauvre débutant, je m'étais élevé à 800 mètres au moins. C'est vous dire si j'eus du mal à descendre. Je fus obligé de faire trois grands tours au-dessus de l'aérodrome. Enfin, quand je pris contact avec le sol, je poussai un long soupir de soulagement !

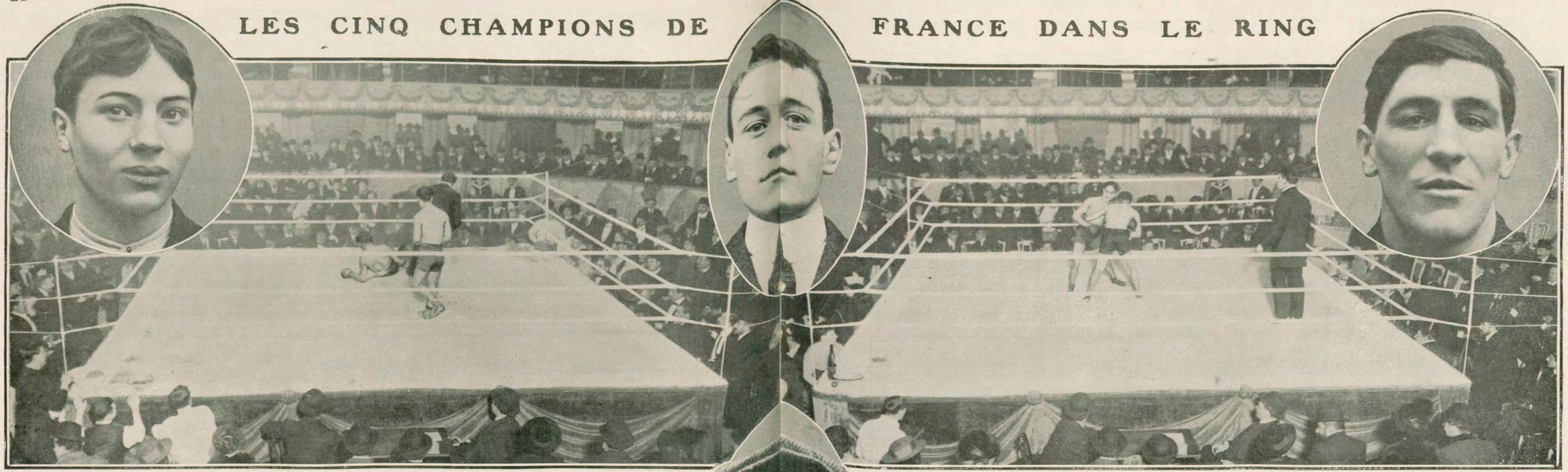
(*A suivre.*) René Thomas.

L'accident de Rougier à Nice.

Le 18 avril 1910, à Nice, Henry Rougier accomplissait un vol magnifique au-dessus de la mer, lorsque son appareil penchait à gauche et tombait dans les flots. L'aviateur échappait à la mort en se débarrassant des tendeurs qui l'entouraient. Un canot le recueillait et le ramenait au rivage.

LES CINQ CHAMPIONS DE FRANCE DANS LE RING

La Vie au Grand Air

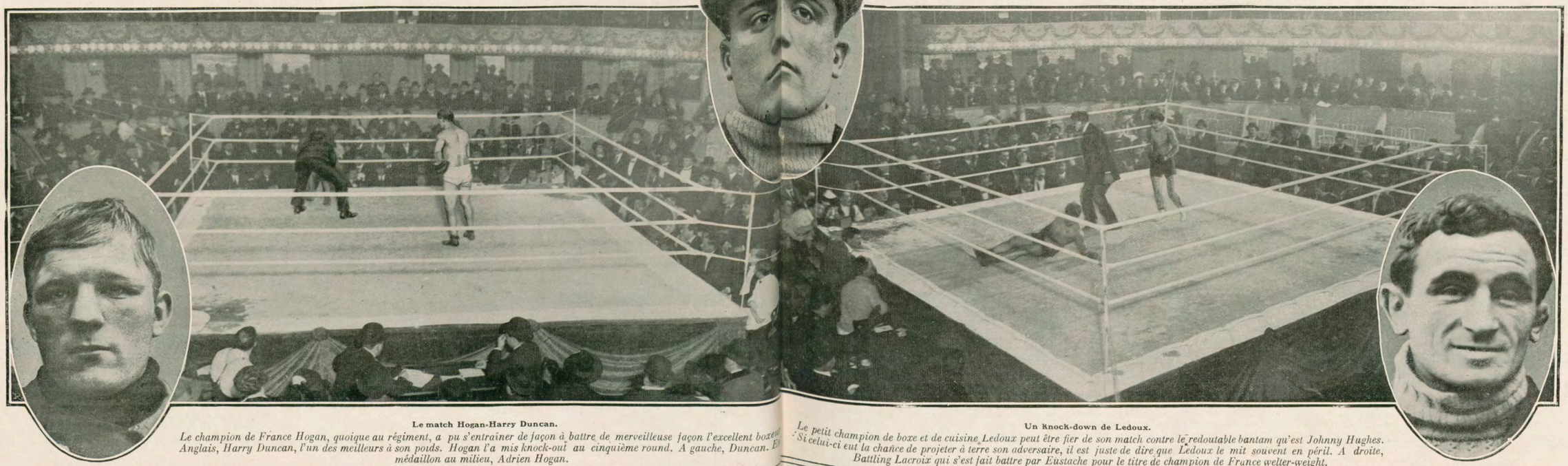


Le match Johnny Hughes-Ledoux.

Le 6 janvier, le Wonderland a donné, au Cirque de Paris, la première grande réunion de boxe de l'année. Cinq matches étaient inscrits au programme. Ils présentèrent tous de l'intérêt. Le fameux anglais Johnny Hughes ne put mieux faire que battre difficilement aux points le champion bantam français Ledoux — A gauche Ledoux.

Le match Paul Thil-Marcel Denis.

Paul Thil réussit à battre aux points pour la seconde fois le courageux Marcel Denis. Pendant les six reprises de la rencontre, Marcel Denis fit preuve d'une combativité et d'une énergie dont seule put triompher la science de Paul Thil. — A gauche, Eustache le nouveau champion de France welter-weight, à droite Johnny Hughes.



Le match Hogan-Harry Duncan.

Le champion de France Hogan, quoique au régiment, a pu s'entraîner de façon à battre de merveilleuse façon l'excellent boxeur Anglais, Harry Duncan, l'un des meilleurs à son poids. Hogan l'a mis knock-out au cinquième round. A gauche, Duncan. En médaillon au milieu, Adrien Hogan.

Un knock-down de Ledoux.

Le petit champion de boxe et de cuisine Ledoux peut être fier de son match contre le redoutable bantam qu'est Johnny Hughes. Si celui-ci eut la chance de projeter à terre son adversaire, il est juste de dire que Ledoux le mit souvent en péril. A droite, Battling Lacroix qui s'est fait battre par Eustache pour le titre de champion de France welter-weight.

Dans son prochain numéro, *la Vie au Grand Air* commencera la publication sensa[tionnelle] de *MES MÉMOIRES*, par JACK JOHNSON, champion du monde de boxe.

OBSÈQUES DU LIEUTENANT DE CAUMONT

LE CORTÈGE SE DIRIGE VERS LE PÈRE-LACHAISE

Le 4 janvier, en l'église Saint-Pierre-de-Chaillot, ont été célébrées les obsèques du malheureux marquis de Caumont La Force, lieutenant au 8e dragons, qui se tua au cours d'un vol qu'il accomplissait près de Saint-Cyr.

LE MATCH S. C. U. F. = BORDEAUX

LE S. C. U. F. TRIOMPHE DU BORDEAUX-ÉTUDIANTS-CLUB

Dimanche dernier, sur le terrain de Colombes, se disputait la rencontre entre le Sporting-Club Universitaire et le Club des Etudiants de Bordeaux. C'est par deux essais à un que le S. C. U. F. réussit à triompher, après un match très disputé.

Mes Impressions sur le Match France-Écosse

Par MARCEL COMMUNEAU

Communeau dans son bureau.

Le capitaine de l'équipe nationale est un des plus gros industriels de Beauvais où tout le monde le connaît.

Communeau au billard.

Le seul jeu aimé de Communeau est le billard. Il y est d'ailleurs d'une force que lui envieraient bien des professeurs.

Dans l'article que l'on va lire, l'éminent capitaine de l'équipe française nous donne son avis sur la partie du 2 janvier et nous expose ses idées personnelles sur les modifications à apporter à l'équipe.

Cette année, pour la première fois dans un des premiers matches de sélection, le Sud a battu le Nord. Ce fait avait à mes yeux une importance capitale. Pour la première fois j'ai vu des équipiers, venus de régions fort différentes, et souvent rivales, mettre à part toute question de club et de galerie et jouer pour le jeu et pour leur équipe.

Cette impression a été nettement confirmée par le match Possibles contre Probables, où chacun fit son devoir, sans chercher à éblouir le voisin et qui fut l'un des plus beaux et des plus amusants que nous ayons joués en France.

En entrant sur le terrain lundi, j'avais donc la certitude que l'équipe de France ferait du beau et bon jeu et pouvait faire match nul.

Les événements ont dépassé mes prévisions.

Je ne raconterai pas la partie ; les journaux s'étant chargés d'en retracer de façons différentes toutes les péripéties.

L'équipe d'Ecosse s'est montrée à la hauteur de sa réputation pour le jeu d'avants, et si l'on nous a reproché de ne pas assez nous coucher sur les dribblings, cela tient à ce qu'au moment de faire ce geste, nous étions *poliment* mis de côté par les deux gaillards placés en avant du dribbleur pour lui ouvrir un passage.

Cette ligne Ecossaise est vraiment impressionnante par son entrain ; elle nous a mené la vie dure pendant tout le match. Heureusement, en mêlée régulière, nous avons pu nous assurer le meilleur et servir nos lignes arrières qui nous ont donné la victoire.

Les arrières d'Ecosse, doués de belles qualités physiques pour la feinte et le crochet, ont, à mon avis, été un peu personnels, ce qui nous a permis plusieurs fois d'arrêter une offensive dangereuse.

Les lignes arrières Françaises furent excellentes et ont merveilleusement défendu leur camp. Je leur dois ici des remerciements pour l'à-propos qu'elles ont montré en profitant de toutes les occasions pouvant nous assurer un avantage. Avant le match, je doutais un peu de Failliot, mais je n'hésite pas à reconnaître que je m'étais trompé et que nous lui devons beaucoup de notre succès de lundi.

M. Jones a dirigé la partie de façon magistrale et nous a montré nettement les deux qualités essentielles d'un grand arbitre :

1° Savoir ce qu'est un tenu ; c'est-à-dire ne jamais laisser un homme faire la couleuvre sur le ballon, ni l'adversaire s'en emparer au moment où il le lâche.

2° Ne siffler que les fautes pouvant avoir un résultat capital vis-à-vis de l'une ou l'autre équipe.

Et c'est à cet art qui consiste à reconnaître les conséquences d'une faute que sont dûes à mon avis la rapidité, la clareté, l'élégance du match de lundi.

Je félicite les membres de la Commissiou Centrale qui ont su, malgré les discussions et les cabales, former l'équipe de France capable de gagner contre l'Ecosse. Ils formeront sûrement, pour jouer contre l'Angleterre et le Pays le Galles. une belle équipe ne présentant pas le fameux couloir qui a toujours existé (il était peut être moins visible cette fois-ci, car nous avions l'avantage en mêlée) et par où Anglais et Gallois ont fait passer la quantité énorme d'essais des années précédentes.

Contre l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande nous devons gagner, car il leur est bien difficile, quoi qu'en aient dit les journaux anglais, de mettre sur pied une équipe sensiblement supérieure à celle que nous avons rencontrée le 2 janvier, où il n'y avait pas de remplaçants, mais peut être quelques hommes que l'on essayait et que par cela même, on jugeait aptes à devenir des internationaux.

Maintenant, il est certain qu'avec les Gallois les choses se passeront de tout autre façon, je crois que nous ne sommes pas encore assez forts pour les battre ; ce qu'il faut, c'est se défendre et opposer à nos adversaires une ligne de trois quarts qui soit un véritable mur ; je crois avoir trouvé l'idéal avec Lane et Lesieur aux ailes.

Il nous reste trois matchs à jouer ; nos adversaires vont essayer de nous écraser pour prouver que la victoire de lundi n'est qu'un accident. Mais les joueurs selectionnés auront le cœur nécessaire pour résister. Ils feront, ce jour-là, abstraction de toute idée personnelle ou régionale.

En terminant je me fais ici l'interprète de nombreux sportsmen, qui en ont fait la remarque, en demandant que l'on remplace sur notre maillot les deux anneaux enlacés par cet emblême bien plus Français, et que nous nous croyons dignes de porter pour faire aussi lever le jour glorieux de l'athlétisme : « Le Coq Gaulois ».

MARCEL COMMUNEAU.

Communeau chasseur.

Communeau pratique tous les sports,; la chasse est un de ses passe-temps les plus agréables.

L'ENTRAINEMENT DU PATINEUR

Par MORRIS WOOD, champion américain

Herbert F. Earle.
L'un des meilleurs patineurs américains, champion du Saratoga Sporting Club.

Peter Riensen.
Peter Riensen est l'ancien champion de patinage de Danemark.

De Kooning.
Le célèbre de Kooning, recordman du monde de l'heure.

Nous publions un article du fameux Morris Wood, de Long Branch City, champion amateur de vitesse. Il donne des conseils aux novices et aux patineurs expérimentés sur la façon de s'entraîner. ✂ ✂ ✂

Le débutant ne doit pas se décourager s'il essuiequelques échecs au commencement de sa carrière. La persévérance est le plus grand aide pour parvenir au succès, car ce n'est pas en un jour que l'on devient un champion. Tout d'abord, il convient d'apprendre à trouver une attitude correcte. Le style doit être adapté aux particularités individuelles. C'est là une règle générale qui seule permet d'obtenir les meilleurs résultats. Par conséquent, évitez de copier le style des grands patineurs : il pourrait fort bien ne vous être que nuisible. Demandez des conseils aux plus compétents, mais ne cherchez pas à avoir un coup de patin stéréotypé sur le leur.

Ce coup de patin doit être long et vigoureux. Celui qui a une attitude saccadée, entrecoupée de foulées longues, puis de courtes, obtiendra le résultat suivant : il fatiguera sans nécessité les muscles de ses jambes, gaspillera inutilement son souffle et perdra le contrôle de soi-même. Il ne récoltera pas le fruit du dur travail auquel il se soumettra bénévolement.

Il faut se contenter de progrès lents, mais continus et patiner autant que possible en plein air. Naturellement, mieux vaut s'exercer sur une piste artificielle, lorsque les lacs et les rivières ne sont pas gelés, mais dès qu'une couche de glace suffisante a recouvert les nappes d'eau, vous devez y travailler uniquement. Le patinage en plein air donne un stimulant à la vitesse.

Il faut toujours apprendre du nouveau dans chacune des courses auxquelles vous prenez part. L'expérience est le meilleur professeur et chaque fois que vous courez, vous devez vous apercevoir de vos défauts et trouver le moyen de vous en corriger.

Le principal conseil que je vous donnerai est de bien faire attention à l'état de vos patins. J'ai connu des coureurs qui accomplissaient des centaines de kilomètres pour prendre part à d'importantes épreuves et qui étaient battus par leur imprévoyance. C'est une courroie qui se casse ou une lame de patin qui se brise.

S. Greenhall.
Greenhall qui remporta le Championnat du monde à Lingay Ten (Angleterre).

Souvenez-vous du proverbe : « Un point fait à temps en épargne cent ! »

Il ne faut pas manquer de remplacer souvent les lacets de chaussures. Ne jamais employer de culottes trop collantes, trop courtes ou trop étroites, sans quoi vous retardez votre circulation.

Tout débutant doit s'entraîner au moins une heure et demie par jour. Il cherchera ses points faibles et travaillera à s'en corriger. Ne vous laissez pas aller à votre penchant naturel, qui consiste à étudier de préférence aux autres, les branches du sport que vous possédez le mieux. Evidemment, votre temps se passerait plus agréablement de cette façon, mais vous n'arriveriez jamais à apprendre ce qui vous manque, partant à faire des progrès.

Le travail pour la vitesse. Tous les champions, quels qu'ils soient, sont amenés à constater, qu'une course n'est jamais gagnée avant que le poteau d'arrivée soit passé et qu'il ne faut négliger aucun adversaire. Pour être un homme de valeur, deux qualités sont requises principalement : la force et l'endurance. Les poumons doivent être larges et profonds, le cœur solide et les muscles capables de répondre à tous les efforts qu'on peut exiger d'eux. C'est seulement de cette façon que vous arriverez à devenir une étoile du patinage.

L'entraînement est le secret de la vitesse, une fois qu'on est passé maître dans l'art du patinage. Et comme la glace ne recouvre les rivières que pendant peu de temps chaque hiver, il est évident que le travail est long, très long, et nécessite de longues années avant de faire un champion d'un novice.

Aussi, ne perdez pas de temps dès que les nappes d'eau sont gelées. Commencez par travailler avec ardeur pour arriver au poids que vous devez atteindre pour donner votre maximum de vigueur et passez le plus de temps possible en plein air. Faites au début de longs tours à une allure modérée, afin de faire vos

muscles. A Long Branch où je naquis et où je fus élevé, dès que je me levais je partais sur la Shrewsbury River, fameuse pour sa glace, et je patinais toute la journée, m'entraînant graduellement à la façon d'un driver exerçant un trotteur pour une grande course.

Quand j'avais ainsi passé quelques jours, que mes muscles et autres tissus s'étaient habitués au travail, je patinais plus vite. Je faisais une heure le matin et une heure l'après-midi. Durant la première demi-heure, j'allais lentement, puis ensuite je me lançais à la plus grande vitesse que je pouvais atteindre. Un sprint plus violent encore me ramenait à mon point de départ. Un vigoureux massage me remettait aussitôt sur pieds et me retirait toute fatigue en dépit des efforts successifs que j'avais fournis.

En ce qui concerne mon alimentation, je vous avouerai que je ne suis aucun régime spécial. Je me contente d'éviter les pâtisseries, sucreries et autres mets trop lourds. Je trouve que la meilleure nourriture est celle que votre jugement vous fera choisir. Mangez des plats simples, incapables de provoquer des insomnies et de vous donner de ces nuits d'épouvante comme celles qui troublent le sommeil des enfants ayant trop mangé.

Tout patineur qui a des ambitions ne doit pas dormir moins de huit heures par nuit. Evitez de fumer. La cigarette est néfaste au souffle. Et comme un souffle puissant est essentiel à la vitesse et à la vigueur, vous voyez combien il est mauvais de s'abîmer les poumons par l'usage de la fumée.

La marche et la course sont d'admirables exercices pour le patineur. La plupart des mêmes muscles travaillent dans ces sports. Je puis aussi conseiller la marche à reculons à ceux qui disposent de quelques instants de loisirs.

L'entraînement du patineur de vitesse doit donner des muscles souples, élastiques. Par conséquent, ne recherchez que les exercices qui peuvent vous les favoriser et répudiez ceux qui peuvent les durcir et les rendre noueux. Les muscles élastiques provoquent l'endurance. Les athètes vites dans n'importe quel sport ne possèdent jamais de muscles lourds et durs comme du fer.

Pierre Meunier.
Canadien Français, champion de Saint-John. (New-Brunswick.)

Vous pouvez ajouter à votre entraînement quelques fantaisies utiles. Par exemple, après un tour fait en vitesse, continuez votre travail en accomplissant un cercle, d'abord avec le pied gauche, ensuite avec le droit. Vous pouvez également accomplir des cercles à reculons en patinant de n'importe quel pied. Ces exercices n'ont pas évidemment une répercussion immédiate sur votre style et votre vitesse, mais ils permettent à vos muscles de s'assouplir et vous êtes dans toutes les circonstances comme chez vous, pour employer une expression vulgaire.

Neuf sur dix des patineurs ont l'habitude de garder leurs mains derrière le dos pendant qu'ils courent. Ils les tiennent l'une dans l'autre ou bien se prennent les poignets ou les mettent simplement sur les hanches. Essayez ces divers moyens, jugez celui qui vous conviendra le mieux et adoptez-le.

Certains champions balancent leurs bras ou bien les gardent croisés sur la poitrine. Quelques étrangers ont une attitude particulière : ils gardent leurs bras absolument droits, l'un se dirigeant en arrière faisant une ligne avec la tête et les épaules, l'autre en avant en droite ligne.

Ce qu'il ne faut pas faire. Il ne faut pas pousser trop vite dès le début de la course.

Il ne faut pas trop s'incliner dans les tournants.

Il ne faut pas oublier de compter les tours dans les épreuves de fond et faire concorder votre allure avec la distance.

Il ne faut pas trop se rapprocher de ses adversaires. Un coup de patin peut vous atteindre qui vous fera tomber.

Il ne faut pas se laisser enfermer. Si par hasard semblable incident se produit, dépêchez-vous de vous faire un jour, surtout si l'arrivée est proche.

Il ne faut pas perdre de temps à pousser du coude vos rivaux. Vous ne devez vous occuper que de votre course.

Il ne faut pas patiner trop près du bord de la piste. Vous y trouverez de la neige qui pourrait vous faire tomber.

Il ne faut pas oublier de respirer profondément et régulièrement.

Il ne faut pas lever la tête. Plus votre corps est baissé, plus la résistance à l'air est moindre.

Il ne faut pas perdre un pouce de terrain au départ. Faites bien attention au signal du starter.

Il ne faut pas tourner la tête au moment de l'effort pour voir si vos adversaires vous suivent de près. A cet instant critique, vous devez prêter toute votre attention à votre rush.

Il ne faut jamais se préoccuper des clameurs du spectateur.

Il ne faut pas oublier d'observer soigneusement la glace devant vous. La moindre crevasse, la plus petite branche suffit à faire trébucher le patineur imprévoyant.

Il ne faut pas manquer de juger attentivement les mouvements et les intentions probables de vos rivaux. Répondez à la vitesse par la vitesse, à la ruse par la ruse, à la loyauté par la loyauté.

Il ne faut pas abandonner une course simplement parce que vous avez glissé ou que vous êtes tombé et que vous avez perdu peut-être une cinquantaine de mètres. Souvenez-vous qu'une course n'est jamais finie tant que le poteau n'est pas atteint.

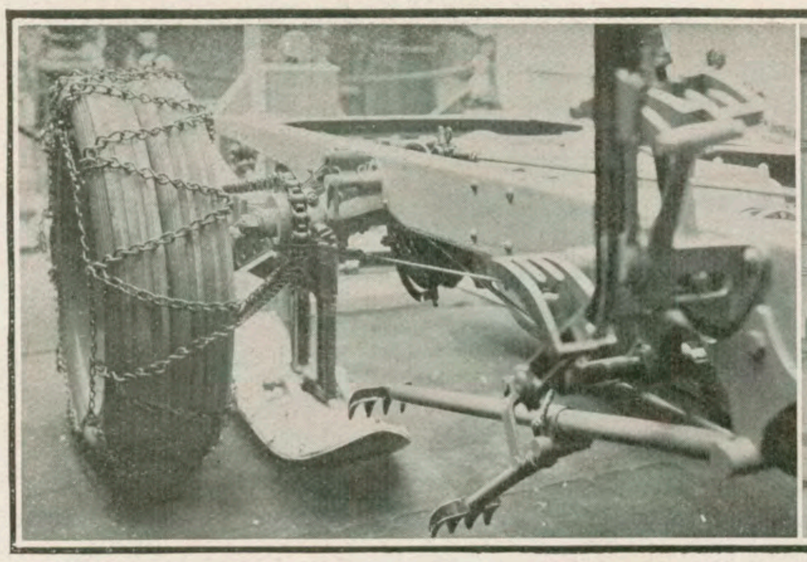
Il ne faut ni parler, ni crier sans nécessité pendant la course. Vous perdez inutilement votre souffle et vous en avez besoin. Vous levez inconsciemment la tête et les épaules, rencontrant ainsi le vent.

Il ne faut pas se reposer en plein air après la course. La transpiration qui se sèche au froid engourdit et il peut en résulter une pleurésie, une pneumonie ou un rhumatisme.

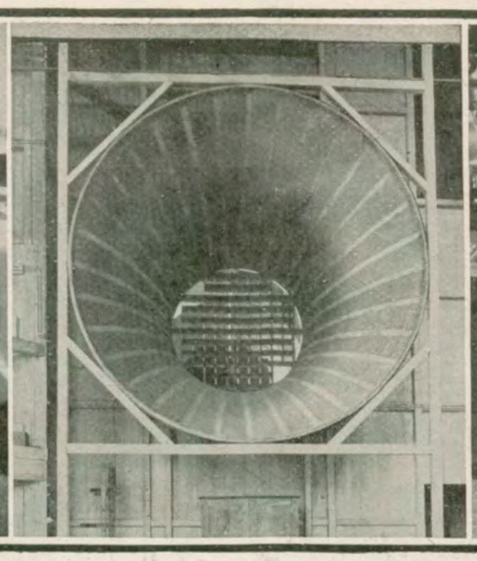
MORRIS WOOD.

Un départ.
Le patineur doit prêter toute son attention au signal du starter, pour ne pas se laisser distancer au départ.

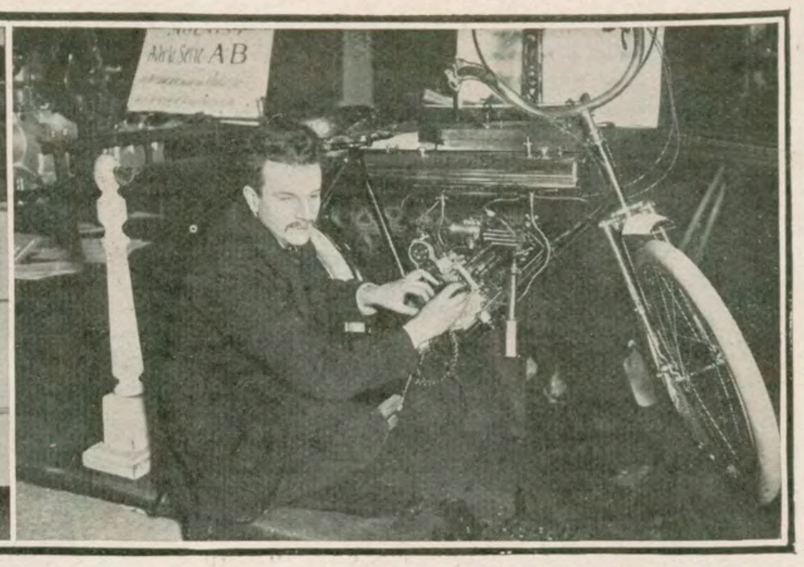
LE CARNET DU SPORTSMAN



M. René Legrain exposait au dernier Salon de l'Automobile une voiture des mieux comprises. Cette voiture destinée à la Russie pouvait être transformée en traîneau.



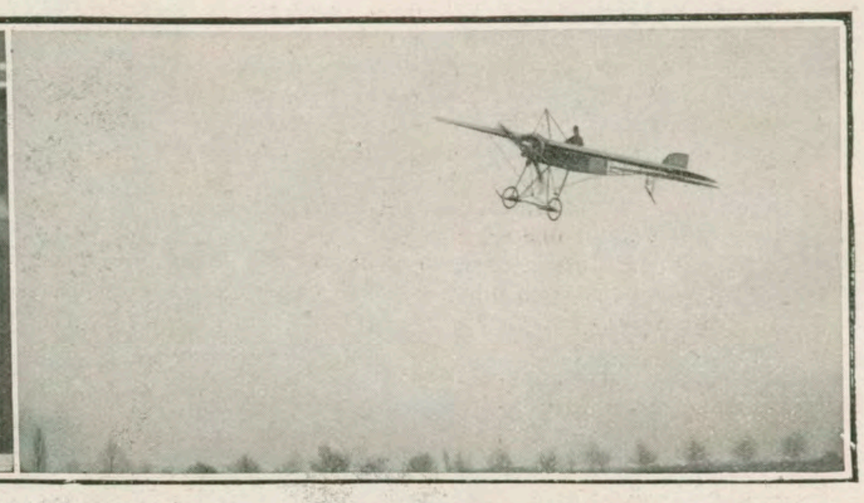
Ventilateur du laboratoire aérodynamique pour l'étude des phénomènes aériens sur les aéroplanes.



La Société des Ateliers d'aveugles donne à ceux-ci les moyens d'exercer un état. M. Beraud, entre autres, est ajusteur-mécanicien. Au dernier Salon, il démontait et réparait une motocyclette

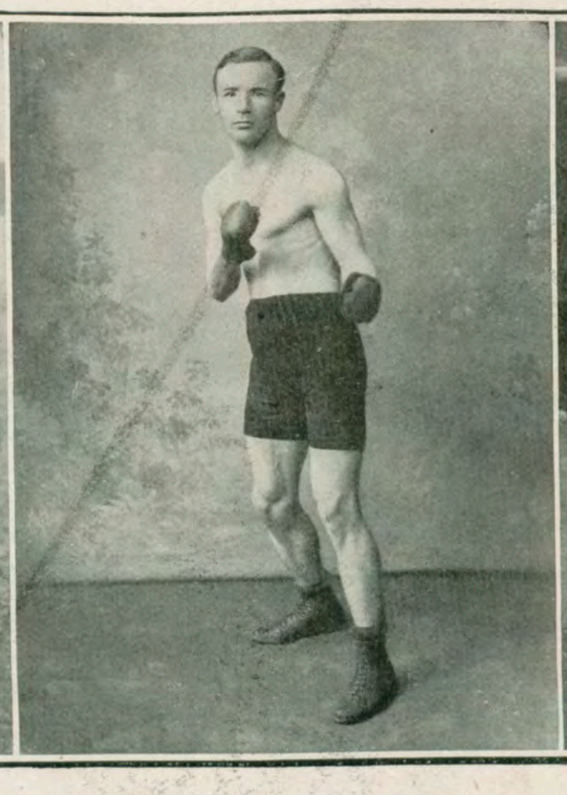
Dimanche, au Polo de Bagatelle, le Racing-Club de France rencontrait le Cercle Amical en un match comptant pour le Championnat. La victoire est revenue au Racing par 19 à 0.

Mme Franck, l'aviatrice, victime il y a six mois d'un accident à Eastbourne, vient de rentrer en France.

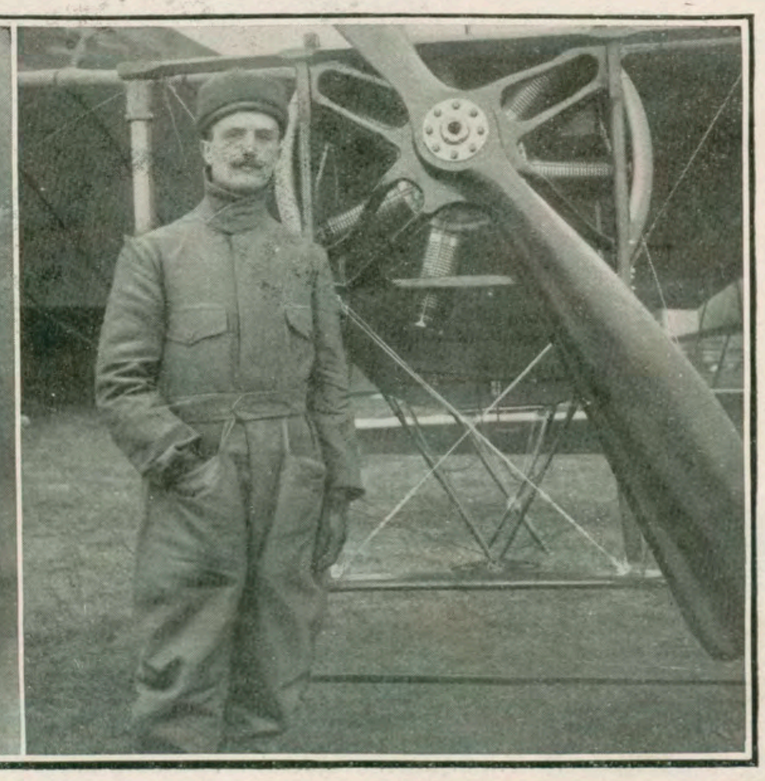


Aubrun, l'aviateur populaire qui a fini second dans le circuit de l'Est, est le pilote du nouvel appareil Morane. C'est un monoplan extrêmement vite qu'Aubrun monte à Pau.

Notre collaborateur de La Fregeolière, le brillant amateur des sports d'hiver, sans abandonner le bobsleigh, s'adonne maintenant à l'aéroplane : il a fait son apprentissage à Reims.



Johnny Summers, devenu welter-weight rencontrera prochainement le champion du monde, Harry Lewis.



Le capitaine de Goys, qui vient de passer très brillamment son brevet de pilote sur appareil Blériot, à Pau, a réussi plusieurs vols très intéressants.

Principaux résultats sportifs du 2 au 8 Janvier

ATHLÉTISME

LUNDI 2 JANVIER. — Bordeaux. — Football-rugby. — Stade Bordelais Université Club bat Royal High School T. C. d'Edimbourg par 23 points à 3.

DIMANCHE 8 JANVIER. — Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France bat Bordeaux Etudiants Club par 6 à 3.

Polo de Bagatelle. — Le Racing Club de France bat le Cercle Amical, par 19 points à 0.

Colombes. — Association Sportive France, bat Société Générale, par 33 points à 3.

Bordeaux. — Stade Bordelais bat Aviron Bayonnais, par 27 points à 0.

LUNDI 2 JANVIER. — Football Association-Saint-Ouen. — Sparta de Rotterdam, bat Red Star A. C., par 2 buts à 0.

LUNDI 2 JANVIER. — Boulogne. — Union Sportive. Boulonnaise bat Middlesex Couny par 2 buts à 0.

DIMANCHE 8 JANVIER. — Polo. — United Hospital bat Racing C. F., par 3 buts à 2.

LUNDI 2 JANVIER. — Roubaix. — Stade Helvétique bat Racing Club de Roubaix par 4 buts à 2.

DIMANCHE 8 JANVIER. — Paris. — Union Sportive de Clichy, bat Club Français par 4 buts à 1.

LUNDI 2 JANVIER. — Billancourt. — Hockey. — Le Paris Université Club, bat le Racing Club de France par 6 buts à 5.

DIMANCHE 8 JANVIER. — Lyon. — Racing Club de France bat Lyon Olympique par 6 buts à 2.

VENDREDI 6 JANVIER. — Paris. — Cirque de Paris. — Kléber bat Voirin. Eustache bat aux points Battling Lacroix. Paul Thil bat aux points Denis.. Johnny Hughes bat Ledoux aux points et Hogan bat Duncan au 5e round.

HIPPISME

DIMANCHE 8 JANVIER. — Nice. — Prix de Monte-Carlo, 50.000 francs : 1e Prtnce de Magny (Heath), à M. Ch. Liénart; 2e Cani-Comba; 3e Thésée, P. M. gag. 51 fr. 50. Pl. 16 fr. 50, 11 fr. 59, 20 fr, 50, haies 3.000 mètres.

Dans *Je sais tout* du 15 janvier,

LA FEMME DANS LES SPORTS,

par Raymonde de Laroche. Même numéro : 6 pages en couleurs. 10 articles, 1 pièce, 2 romans.

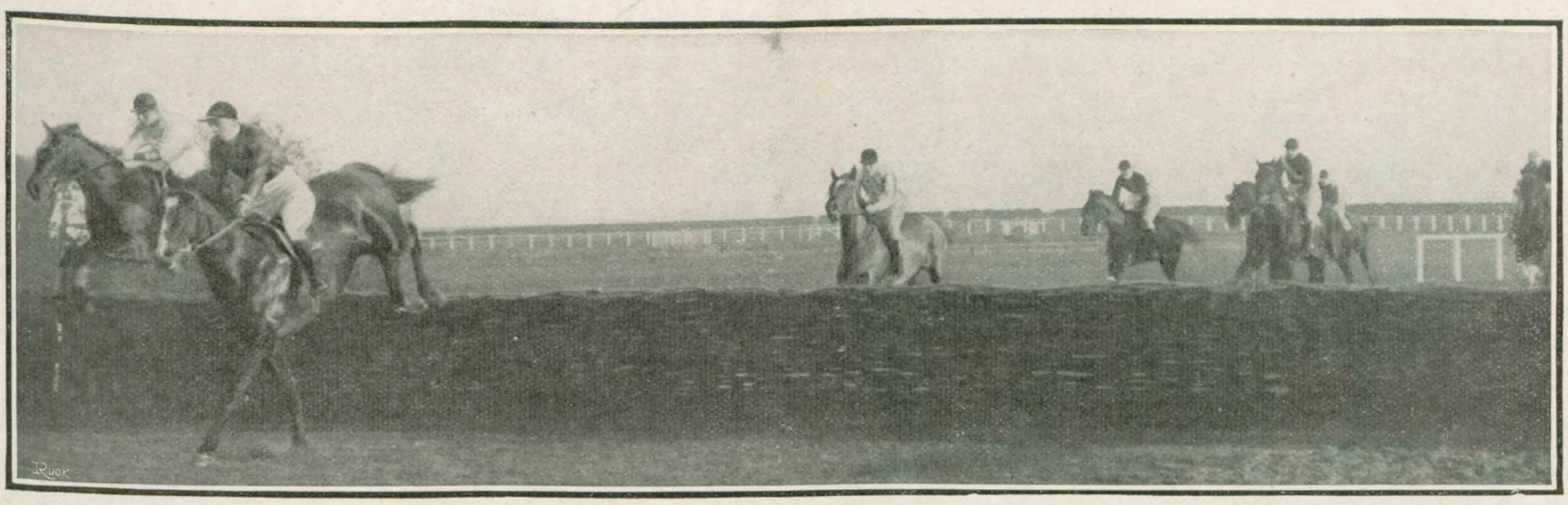
LES SPORTS D'HIVER

La Semaine des Pyrénées. — C'est demain, rappelons-le, que seront closes les inscriptions pour la Semaine des Pyrénées, organisée par le Touring Club de France, et qui se déroulera du 28 janvier au 9 février entre Vernet-les-Bains et Cauterets avec une pointe en territoire espagnol à Puycerda. Tous ceux qui ont conservé de la Semaine des Alpes et de celle des Vosges un si agréable souvenir, tiendront à se retrouver dans les Pyrénées.

La Grande Quinzaine de Chamonix. — C'est du 12 au 28 janvier que se dérouleront, sur les magnifiques terrains de sport de Chamonix, les concours internationaux : luges, bobsleigh, skis, ainsi que les grandes épreuves de patinage au premier rang desquelles figure la Coupe Challenge de la *Vie au Grand Air* qui se disputera le 21 janvier et le Championnat de France de bobsleighs fixé au 24.

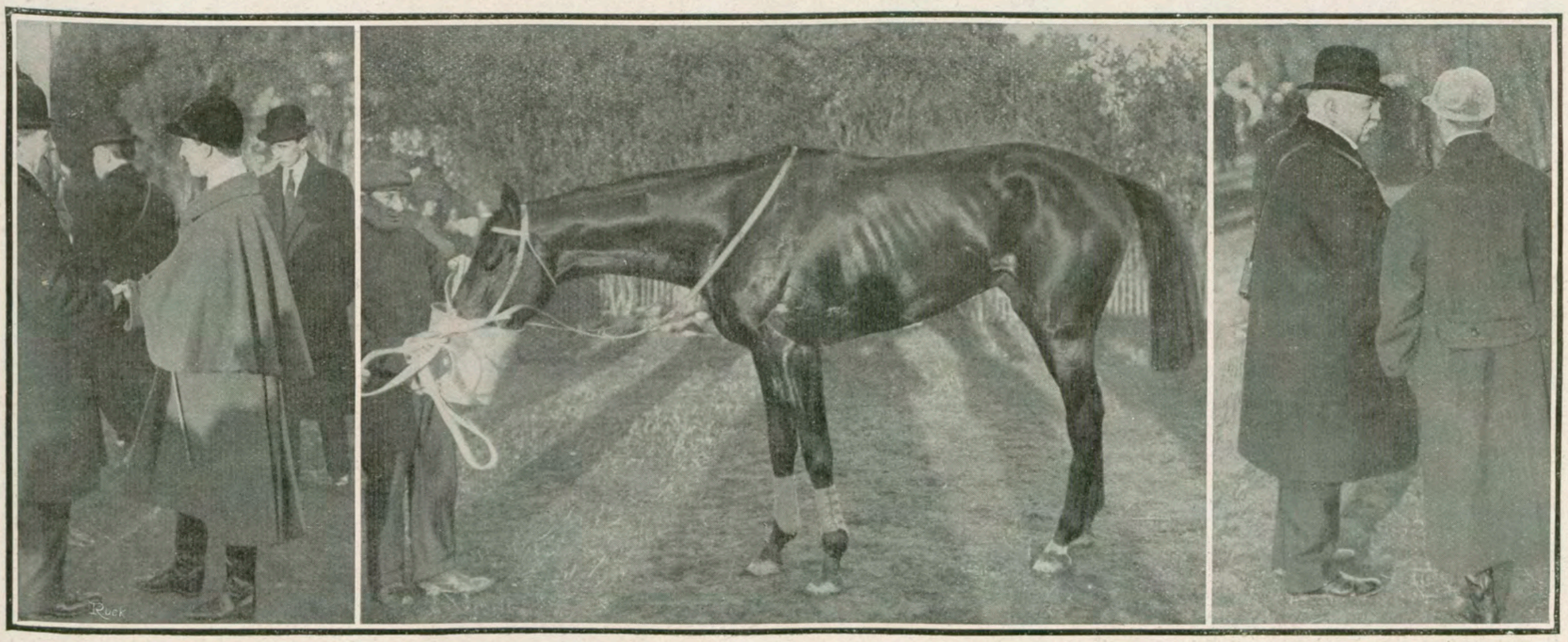
A Aix-les-Bains. — Un très beau programme de manifestations sportives est prévu. Il sera organisé au Mont Revard par les soins du Club des Sports d'Hiver d'Aix. Il débute le 26 janvier par la Coupe de l'Auto Club Aixois.

LE PRIX DE MONTE-CARLO A NICE



Le premier tour dans le Prix de Monte-Carlo (haies, 3.000 m., 50.000 fr., Nice,) le 8 janvier.

Le Prix de Monte-Carlo avait réuni quatorze partants, dont quelques-uns comptaient parmi les meilleurs de la spécialité. C'est l'écurie Liénart qui a triomphé avec Prince de Magny, monté par Heath. Sur le cliché, Jim Crow et Jealousy sautent en tête.



Alec Carter.

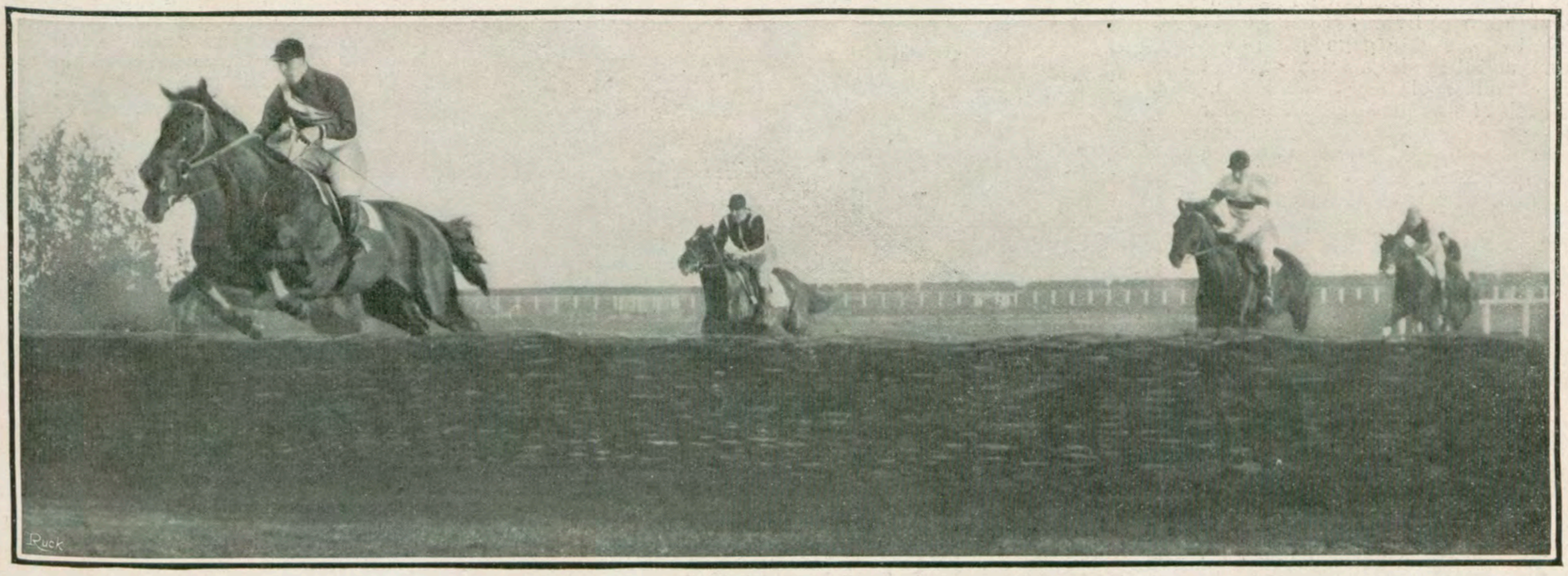
La casaque du jockey est recouverte du manteau réglementaire du dragon.

Prince de Magny.

Prince de Magny par Avington et Annwick, à M. Ch. Liénart (Heath), gagnant du Prix de Monte-Carlo. (Grande course de haies, 3.000 m., 50 000 fr.).

Les Ordres.

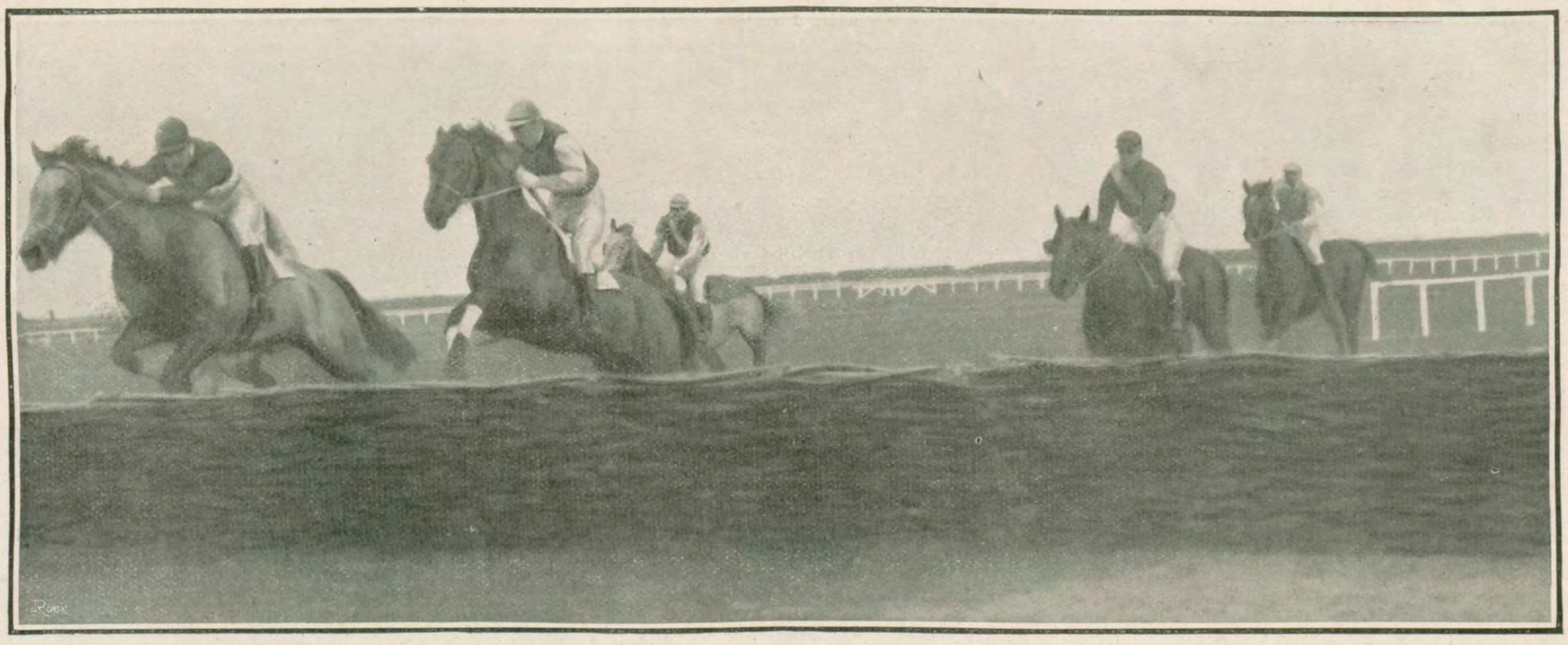
M. Camille Blanc, propriétaire de Cham, donne les ordres à son jockey, Thibault.



Le saut de la dernière haie dans le Prix de Monte-Carlo.

Prince de Magny, qui saute en tête, a remporté une facile victoire sur Cani-Comba. C'est par une longueur et demie qu'il triomphait. Thésée était troisième à quatre longueurs, précédant Christmas Daisy d'une tête.

LES COURSES DE NICE



Le saut de la dernière claie dans le Prix Beaulieu (steeple-chase, 4.000 m.).

Après une lutte magnifique, Renteria, à M. James Hennessy, bat de peu Teuton et Pelléas. Toute la course, peut-on dire, s'est disputée seulement entre ces trois chevaux.

Les Courses de Nice ont commencé le 5 Janvier. Comme les années précédentes, nos envoyés spéciaux nous enverront des articles et des clichés de la Saison Hippique du littoral.

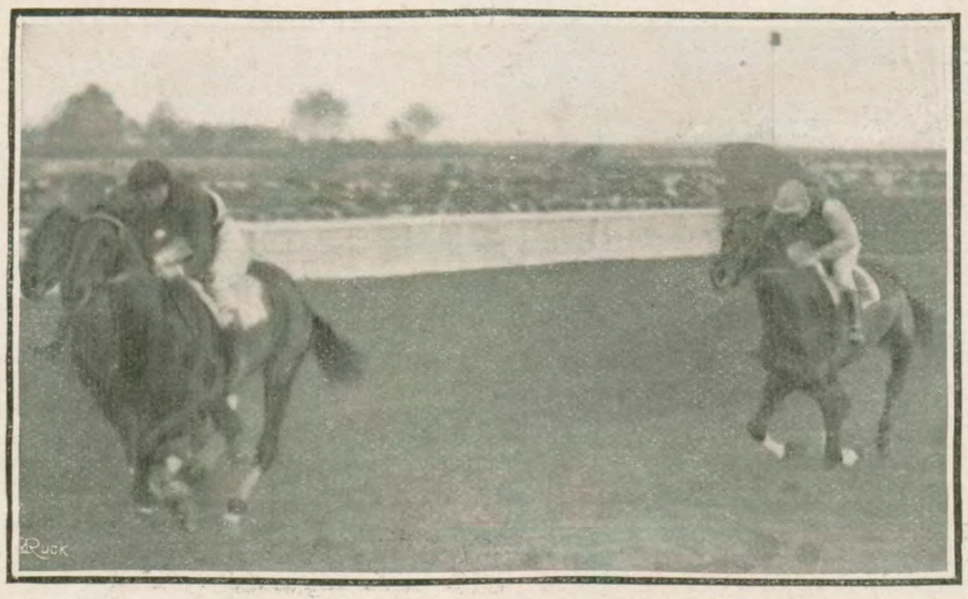
Le meeting de Nice a eu de fort brillants débuts. Aucune épreuve importante ne figure au programme de la première journée qui est essentiellement une journée préparatoire, une journée d'essais publics, mais par là même, elle offre un intérêt particulier; on y cherche des indications pour les grandes courses des jours suivants et, très souvent, on les y trouve.

Cette année, deux résultats semblaient particulièrement suggestifs, celui du prix des Orangers, gagné par Romarin II, et celui du prix des Citronniers, gagné par Prince de Magny. A qui du vieux ou du jeune champion de l'écurie de Veil-Picard ou de celui de l'écurie Liénart fallait-il donner dimanche la préférence?

Prince de Magny, qui débutait, avait battu facilement Jochanaan et Tournelle, mais celle-ci lui rendait quinze livres; Romarin II avait de son côté gagné jeudi avec une maëstria impressionnante et il comptait plusieurs succès consécutifs. Le public optait donc pour lui sans hésitation et son choix n'était certes pas déraisonnable. On oubliait trop, cependant, que les jeunes avaient cet automne battu leurs aînés dans presque toutes leurs rencontres. La génération nouvelle s'est montrée, dans son ensemble, supérieure aux précédentes et la victoire de Prince de Magny, la place de Thésée, la bonne course de Jochanaan nous en ont fourni dimanche une preuve nouvelle.

En plat, le fils d'Avington avait causé de nombreuses déceptions à son ancien propriétaire, le duc Decazes, qui le tenait néanmoins en bonne tenue; son caractère paraît s'être amendé en obstacles et sa qualité parle sans doute autant que l'aptitude. La victoire facile qu'il a remportée sur un hurdle racer de la valeur de Cani Comba est très significative; elle l'est d'autant plus que le train a été sévère et c'est là la cause de ce que Romarin a échoué. C'est là, pourtant il faut le reconnaître une pauvre excuse. S'il fallait en trouver une à l'un des vaincus, nous l'accorderions plus volontiers à Christmas Daisy. L'inexpérience du parcours a paru préjudiciable au gagnant des deux derniers Cambridgeshire qui a sauté les haies beaucoup trop haut et s'est inutilement dépensé; sa course est néanmoins excellente, il devrait gagner sa course à Nice si son propriétaire se décidait à tenter une seconde fois la chance. L'écurie Liénart avait gagné, déjà l'an dernier, la même épreuve avec Kumamoto. L'écurie Veil-Picard avait pris le dimanche suivant sa revanche avec Blagueur II. Le fils de Raconteur est-il en état de renouveler dans le Grand Prix son succès de 1910? La victoire pénible qu'il a remportée dimanche sur Thésée n'est pas rassurante, mais sa course relativement médiocre n'est pas sans excuse; il évitera sans doute les quelques fautes qu'il a commises. Quelques-uns de ses compagnons d'écurie seront peut-être d'ailleurs de taille à le suppléer. En somme la chance de M. Veil-Picard demeure, tout compte fait, très appréciable.

STUART.



L'arrivée du Prix des Citronniers (haies, 2.800 m.).

Prince de Magny prenait l'avantage après la dernière haie et gagnait d'une longueur et demie sur Jochanaan.

R. Sauval après sa chute.

R. Sauval tombait avec Prunelière dans le Prix des Orangers et s'en tirait avec quelques contusions.

Lire dans le prochain numéro le commencement de

Mes Mémoires

Par JACK JOHNSON

Champion du monde de boxe

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.